

Tartu Ülikool
Sotsiaalteaduste valdkond
Ühiskonnateaduste instituut
Kommunikatsioonijuhtimine

Kaija Pook

**TALLINNA JA KANSAS CITY ELANIKE IGAPÄEVASED
LIIKUMISPRAKTIKAD**

Magistritöö

Juhendaja: Margit Keller, PhD

Tartu 2017

Sisukord

1. Teoreetilised ja empiirilised lähtekohad	5
1.1. Liikumispraktikad	5
1.1.1. Liikumispraktikad kui siduspraktikad	9
1.2. Infrastruktuurid ja praktikate süsteemid	11
1.2.1. Liikumispraktikaid mõjutavad ruumilis-materiaalsed tegurid	15
1.3. Praktikate muutumine	16
1.3.1. Sotsiaalse aja kiirenemine	18
1.4. Infrastruktuurid ja liikumisviiside uuringud Tallinnas ja Kansas Citys	20
1.4.1. Infrastruktuurid Tallinnas ja Kansas Citys	20
1.4.2. Liikumisviiside uuringud Tallinnas	25
1.4.3. Liikumisviiside uuringud Kansas Citys	30
2. Uurimisküsimused	33
3. Meetod ja valim	34
3.1. Meetod	34
3.1.1. Intervjuud	34
3.1.2. Analüüsimeetod	35
3.2. Valim	36
3.3. Meetodi kriitika	37
4. Tulemused	39
4.1. Normaalse liikumise tähendus Tallinna ja Kansas City elanike jaoks	39
4.1.1. Iseseisvus ja sõltumatus	39
4.1.2. Aja kokkuhoidmine	43
4.1.3. Mugavused	45
4.2. Liikumispraktikate tõmbavad ja tõukavad tegurid	49
4.3. Liikumispraktikad kui siduspraktikad	57
4.3.1. Intervjueeritavate igapäevapraktikad	57
4.3.2. Liikumispraktikate ja igapäevapraktikate vaheline sidusus	58
5. Järeldused ja diskussioon	68
5.1. Diskussioon	71
5.2. Soovitused liikumispraktikate muutmiseks	76
Kokkuvõte	81
Summary	83
Kasutatud allikad	85
Lisad	91
Lisa 1. Intervjuu kava	91

Sissejuhatus

Liikumine ja transpordi kasutamine on paljude teiste igapäevategevuste lahutamatuks osaks: inimesed peavad liikuma selleks, et minna tööle, viia lapsi lasteaeda, käia poes ja teha muid igapäevatoiminguid. Sealjuures ei pruugi inimestele olulised kohad olla enam kodu lähedal, sest transpordivahendid suudavad inimesi viia kiiresti ka kaugemal asuvatesse punktidesse. Niisiis võib liikumist pidada millekski, mis võimaldab teisi tegevusi ellu viia ning seob erinevad argielu võrgustikud kokku (Shove, Watson, Spurling, 2015: 275).

Käesolev magistritöö uurib kahe linna – Tallinna ja Kansas City (USA) – elanike igapäevast liikumist ja transpordikasutust ehk teisisõnu ruumilist mobiilsust. Inimeste liikumist ja transpordikasutust on oluline uurida, sest transport, eelkõige arvukas autode kasutamine, paiskab õhku süsihappegaasi ja põhjustab seeläbi kliima soojenemist. Sõiduautodest tulev süsihappegaas moodustab lausa 15% kogu EL-i õhku paisatud süsihappegaasist (Road transport., 2017), USA-s on 27% riigi süsihappegaasist tingitud transpordisektorist. Lisaks on autodega tehtud sõitude pikkused USA-s aastatel 1990–2015 kasvanud lausa 40% võrra (Greenhouse Gas Emissions, 2017). Nii keskkonna kui ka inimeste tervise hoidmise nimel on oluline leida viise, kuidas vähendada sõltuvust autotranspordist.

Selles magistritöös uurin, kuhu peavad Tallinna ja Kansas City intervjueeritud elanikud igapäevaselt liikuma ning millistel liikumis- ja transpordiviisidel on olemas sidustav jõud neid soovitud sihtkohtadesse viimiseks. Neid detaile teades on võimalik analüüsida, kuidas saaks inimeste liikumisharjumusi säästvas suunas kujundada. Töös kaardistan erinevusi ja sarnasusi kahe linna elanike liikumisharjumuste ja mõttemaailmade vahel ning püüan leida põhjused, miks need on tekkinud. Analüüsin peamiselt neid liikumisi, mis viivad inimest punktist A punkti B (nimetan seda tinglikult instrumentaalseks liikumiseks), jättes tahaplaanile liikumised füüsilise aktiivsuse või naudingu pärast.

Magistritöös kasutan sotsiaalsete praktikate teooria (SPT) raamistikku, mille järgi igasugune tegevus, sealhulgas ka liikumine, on praktika sooritamine. SPT järgi ei ole inimeste tegevused pelgalt ratsionaalsete otsuste tagajärjed, vaid pigem on tegu rutiinsete ja sisseharjunud käitumismustritega (Reckwitz, 2002; Shove, Pantzar, Watson, 2012). Selles töös käsitlen inimeste liikumisi edaspidi kui ruumilise mobiilsuse praktikaid¹, sest liikumist ja transpordivahendite kasutamist võib pidada küllaltki harjumuspäraseks tegevuseks, millele

¹ Magistritöös kasutan samatähenduslikena mõisteid „ruumilise mobiilsuse praktikad“, „liikumisprikatikad“ ja „transpordiprikatikad“. Lähemalt selgitan mõistete kasutust peatükis 1.1.

suuremat tähelepanu ei pöörata. SPT annab sellise tegevuse analüüsimiseks hea raamistiku. Teataval määral tingib inimeste liikumisviiside valikuid ka see, milline on neid ümbritsev keskkond. Seetõttu on oluline analüüsida ka üksikust indiviidist mitteolenevaid aspekte, mis tema liikumist mõjutavad: nendeks on sotsiaalsed normid, materiaalne keskkond (infrastruktuurid), liikumisele omistatavad tähendused, teadmised, kompetentsid jne.

Töös otsin vastuseid järgnevatele uurimisküsimustele: milliseks peavad kahe linna elanikud normaalset liikumist; mis on elanike jaoks erinevate liikumispraktikate tõmbavad ja tõukavad tegurid; ning milliseid igapäevapraktikaid liikumispraktikad sidustada aitavad. Kuigi liikumise ja transpordiga seonduvat on palju uuritud, on vähem olnud selliseid uuringuid, mis kaardistaksid liikumispraktikate sidustavat võimekust ning seejuures ka igapäevapraktikaid, mida liikumine omavahel seob (Shove jt, 2015: 277). Selle magistritöö uudeks panuseks on see, et uurin väga detailselt erinevate liikumisviiside võimekust või võimetust olla erinevates olukordades sidustaja rollis just praktiku enda pilgu läbi.

Uurimisprobleemidele vastuste leidmiseks viisin läbi 13 semistruktureeritud intervjuud: seitse Kansas City elanikega, viis Tallinna elanikega ning ühe Tartu elanikuga. Viimane sai tehtud prooviintervjuu raames, kuid väärtusliku sisu tõttu otsustasin ka selle analüüsi sisse jätta. Usun, et Tallinna ja Tartu elanike mõttemaailmad ja transpordivalikute põhjused võivad olla üsna sarnased, kuigi kindlasti on ka erinevusi. Seejärel transkribeerisin ning kodeerisin intervjuud. Saadud tulemuste analüüsi aluseks kasutasin sotsiaalsete praktikate teooriat ning toetusin eelkõige järgmistele autoritele: Elizabeth Shove, Matt Watson, Nicola Spurling, Andrew McMeekin, Mika Pantzar, Riikka Aro, Andreas Reckwitz, Theodore Shatzki.

Töö jaguneb viieks suuremaks peatükiks. Esimeses toon välja töö teoreetilised ja empiirilised lähtekohad, mis on uurimistöö tulemuste analüüsi aluseks. Teises peatükis sõnastan uurimisküsimused ning kolmandas kirjeldan meetodit ja valimit. Neljandas peatükis sõnastan uurimistöö tulemused ning viiendas esitan peamised järeldused, arutlen tulemuste üle ning pakun välja soovitusi liikumispraktikate muutmiseks.

Täna igati oma magistritöö juhendajat Margit Kellerit põhjalike nõuannete, konstruktiivse kriitika ja aja leidmise eest. Samuti avaldan talle tänu hea soovitusel koguda vahetusaastalt empiirilist materjali ja teha sellest tulenevalt võrdlev uuring.

1. Teoreetilised ja empiirilised lähtekohad

Selles peatükis esitan ülevaate uurimistöö tulemuste analüüsimiseks kasutatud teoreetilistest ja empiirilistest lähtekohtadest ning varasematest samateemalistest uuringutest. Töö tulemuste analüüs toetub peamiselt sotsiaalsete praktikate teooriale, mille aluseks on indiviidide rutiinne, harjumuslik ja tihtipeale ka mitteratsionaalne käitumine (Reckwitz 2002: 249, Shove jt, 2012). Igapäevast liikumist võib pidada küllaltki harjumuslikuks tegevuseks: inimestel on välja kujunenud kindlad liikumisrutiinid ühest kohast teise saamiseks ning liikumisviisi valiku üle pikalt ei mõelda. Sotsiaalsete praktikate teooria aitab mõista harjumusliku ja rutiinse transpordikasutuse tagamaid ning leida inimesest mittesõltuvaid põhjuseid tema käitumisele.

1.1. Liikumispraktikad

Käesoleva töö kontekstis on olulised mõisted liikumine, transport ja ruumiline mobiilsus. Järgnevalt vaatan, kuidas on erinevad autorid nii Eestist kui ka välismaalt neid lahti seletanud.

Mobiilsuse mõistet on Soome perede liikumisharjumuste kohta koostatud uuringus Riikka Aro (2016: 117) defineerinud järgnevalt (definiitsioon sobib ka **ruumilise mobiilsuse** kohta, sest seda on Aro sisuliselt silmas pidanud):

„Mobiilsust mõistetakse /.../ kui enam-vähem regulaarset ja tihedat füüsilist ringi liikumist (jättes välja e-mobiilsuse ja sotsiaalse mobiilsuse), näiteks igapäevane rutiinne tööle ja tagasi minemine, samuti ka vaba aja reisid oma keerukate seostega.“

Aro (2016) ei maini definiitsioonis küll liikumist transpordivahenditega, ent lähtuvalt ülejäänud artiklist ta seda silmas peab. Säästva Eesti Instituudi vanemekspert Mari Jüssi (2015) on Tallinna liikumisviiside uuringu lähteülesandes defineerinud **liikumist** võrdlemisi sarnaselt Aro (2016) definiitsioonile, ent toonud detailsemalt välja ka erinevaid liikumisviise:

„Liikumise/reisi all mõeldakse uuringus ühest kohast teise siirdumist jalgsi või sõidukiga. Edasi-tagasi liikumine on kaks eraldiseisvat liikumist. Ka vaba-aja jalutamine, sörkjooks jm vabas õhus ringi liikumine loetakse liikumiseks. Liikumiseks ei loeta oma kodu/töökoha õuealal liikumist ega sõidukijuhina tööülesannetega seoses tehtud liikumisi.“

Uuringu tarbeks on Jüssi (2015) kategoriseerinud erinevad liikumisviisid: jalgsi, jalgrattaga (sh elektri jalgrattaga), sõiduautoga (juhina või kaassõitjana), ühistranspordiga (buss, tramm, troll, rong või marsruuttakso) ning muu (takso, kaubik, mootorratas, mopeed, veesõiduk). Lähtun oma magistritöös samuti sellest jaotusest, ent viiendas kategoorias teen muudatuse:

kasutan taksot ning teisi ühis- ja koossõidu vorme ühe kategooriana. Kirjutan sellest jaotusest järgnevates peatükkides. Kuna aga Eesti uuringus on kasutatud märksõnana „liikumisviisi“, mitte mobiilsust ega transporti, lähtun ka oma töös eelkõige liikumise mõistest.

Transporti defineeritakse eesti keele seletavas sõnaraamatus (<http://www.eki.ee/dict/ekss/>) kui esiteks inimeste ja kaupade veoga tegelevat majandusharu, veondust; teiseks millegi, kellegi vedu; ning kolmandaks kõnekeelsena nii transporti kui transpordivahendeid. Magistritöös kasutatavate teoreetiliste allikate autorid otseselt transporti ei defineeri, kuid lähtuvad samadest alustest, pidades transpordi all silmas eelkõige autotransporti ja ühistransporti. Matt Watson (2012: 488) kirjeldab **transporti** kui „sügavalt kompleksset ja põimunud sotsiotehnilist süsteemi“, mille sõltuvuse vähendamiseks fossiilkütustest on vajalik muutus, mis on suurem ja laiaulatuslikum, kui vaid tehnoloogilised uuendused.

Kuna lähtun oma töös sotsiaalsete praktikate teooriast, saab kõiki eelnevalt nimetatud mõisteid kohandada praktikate võtmesse. Seeläbi tekivad ruumilise mobiilsuse praktikad, liikumispraktikad ja transpordipraktikad. Antud töös käsitlen neid mõisteid samatähenduslikena. Kuigi ruumilise mobiilsuse praktikad on kõige korrektsem viis iseloomustamiseks inimeste liikumist punktist A punkti B, on eesti keeles tegemist pika ja kohmaka väljendiga, mis ei ole liikumiste kontekstis harjumuspärane. Samuti olen otsustanud mitte kasutada transpordipraktikate mõistet, sest see eeldab, et liigutakse ringi transpordivahendiga, ja välistab nt kõndimise. Seega jään töös peamiselt liikumispraktikate mõiste juurde. Liikumine on kõige laiahaardelisema tähendusega ning hõlmab endas ka transporti. Kuid antud töö kontekstis ei tähenda liikumine füüsilist aktiivsust, vaid just eesmärgipärast liikumist punktist A punkti B. Järgnevalt seletan lahti sotsiaalsete praktikate teooria peamised lähtekohad ning selle, miks võib liikumist käsitleda kui praktikat.

Sotsiaalseid praktikaid on autorid defineerinud erinevatel viisidel ning toon siinkohal välja mõningad variandid. Andreas Reckwitz (2002: 249) on pakkunud ühe populaarseima praktikate definitsiooni:

„Praktika on rutiinsel viisil käitumine, mis koosneb mitmest omavahel ühendatud elemendist: kehalise tegevuse vormidest, vaimse tegevuse vormidest, „asjadest“ ja nende kasutusest, taustateadmistest mõistmise ja arusaamise vormis, oskusteabest, emotsionaalsetest seisunditest ja motivatsioonilistest teadmistest“.

Sotsiaalsete praktikate teooria ei analüüsi indiviidi omadusi ja tegevusi, vaid praktikaid kui tervikuid. Praktika olemasolu sõltub kõikide ülalnimetatud elementide omavahelisest

koostoimest ning praktika pole kunagi taandatav vaid ühele elemendile (Reckwitz, 2002: 250). Theodore Schatzki (1996: 89) on samuti praktikaid defineerinud kui ütleliste ja tegemiste võrgustikku, mida hoiavad koos elemendid, muutes praktika tervikuks. Elizabeth Shove, Mika Pantzar ja Matt Watson (2012) on sarnaselt pakkunud välja kolmest praktika elemendist koosneva jaotuse, nentides jällegi, et praktika saab terviklikuks alles siis, kui kõik elemendid koos tööle hakkavad ja omavahelises seoses on. Seega on sotsiaalsete praktikate teoorias kesksel kohal ja väikseimaks analüüsiühikuks praktikad (Reckwitz, 2002: 249).

Praktikaks võib pidada pea igasugust tegevust ja käitumist; millegi tegemine on alati praktika sooritamine (Watson, 2012: 488). Käesolevas magistritöös saab praktikatena välja tuua liikumispraktikaid: kõndimine, jalgrattaga sõitmine või autoga sõitmine. Need kõik on tegevused, mis täidavad inimeste jaoks sama eesmärgi (liikumist ühest kohast teise), ent ometi on nende näol tegemist erinevate praktikatega, n-ö liikumispraktikate erinevate alapraktikatega. Seetõttu kasutan ka oma töös liikumispraktikate mõistet mitmuses.

Soovin rõhutada veel üht praktikate olulist omadust: nad on rutiinsed (Reckwitz, 2002: 249). Praktikad hakkavad eksisteerima läbi teostuse ja mitmekordse kordamise (Watson, 2012), saades seega tervikpraktikateks nii läbi praktikaelementide olemasolu kui ka läbi (rutiinse) teostuse (Watson, 2012). See käsitus eristab sotsiaalsete praktikate teooriat nendest teooriatest, mis eeldavad, et inimene käitub alati ratsionaalselt, teadvustades oma tegevusi ja nende tagajärgi. Samas tuleb mõista, et praktika teostamine võib hõlmata ka spontaansuse ja innovatsiooni elemente, see ei pea kindlasti olema alati täpselt korduv (Watson, 2012: 490).

Kõige lihtsama ja empiirilisel kasutatavama praktikaelementide käsitluse on välja pakkunud Shove, Pantzar ja Watson (2012: 23–25). Nende jaotuses on praktika elementideks tähendused, materjalid/asjad ja kompetentsid. Kasutan seda raamistikku ka oma töö analüüsis.

- Tähenduste all peetakse silmas sümbolilisi tõlgendusi, mida inividid praktikale omistavad ehk milline kuvand tegevusel ühiskonnas on. Isiklikule autole võib olla omistatud tähendus, et see on kiire, mugav ja tagab vabaduse.
- Materjalide ja asjade alla kuuluvad füüsilised objektid, aga ka suuremad süsteemid (keskkond, infrastruktuur, tehnoloogia), mis on praktika toimimiseks vajalikud ja ilma milleta praktikat teostada ei saa. Autoga sõitmise võtmes on olulised autod, teedevõrgustik, liiklusmärgid, remonditöökojad, parklad jm.
- Kompetentsid on vajalikud oskused ja pädevused praktika sooritamiseks. Autosõidu õpe, liikluseeskirja tundmine, oskus kehaliselt autot juhtida (vajutada õiget ajal õiget

pedaali, kiirendada-aeglustada, vahetada käike, hinnata distantse) kuuluvad autoga sõitmise kompetentside alla (Shove jt, 2012).

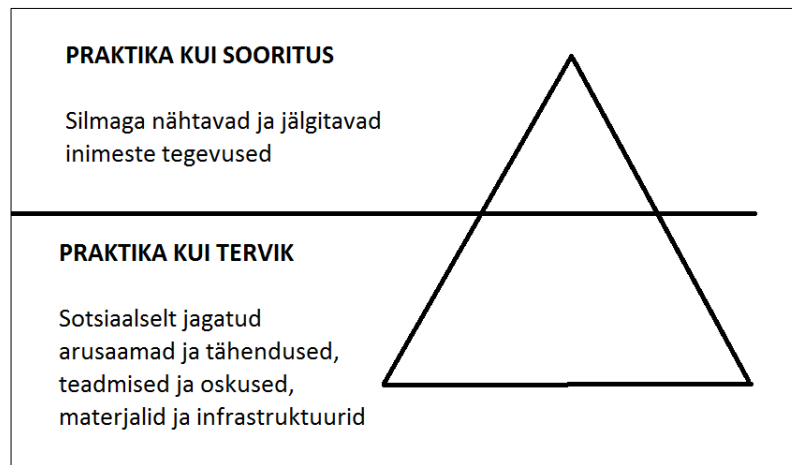
Eelpoolnimetatud elementidele lisaks on oluline ka sotsiaalse interaktsiooni element, millele on tähelepanu pööranud Vihalemm, Keller ja Kiisel (2015: 38). Sotsiaalne interaktsioon tähendab nii üksikisikute kui ka gruppide omavahelist koostoimet, sh interaktsioonipartneri tegevuste tõlgendamist ja nendele tähenduse omistamist. Lihtsustatult võib seda mõista kui suhtlust ja inimestevahelist vastastikust koostoimet. Iga praktika loob ka praktikale omased interaktsioonid. Näiteks autole on teiste inimestega suhtlemise käigus või ühiskonnas olevate normide tõttu tekkinud tähendused, mis võivad motiveerida inimest autot rohkem kasutama. Samuti on autosõidu praktikaga seonduv sotsiaalne interaktsioon see, kui lapse jaoks on loomulik, et lapsevanem talle kooli või huviringi järgi tuleb.

Liikumispraktikaid analüüsides omab olulist tähendust ka mõiste „**normaalsus**“ ehk millist liikumist elanikud normaalseks, harjumuspäraseks ja tavaliseks peavad. Normaalsust on keerukas defineerida, sest normaalsus on see, mida konkreetsed informandid normaalsuseks peavad. Selle mõiste tähendus kasvab intervjuude analüüsist välja ja selgitan seda tulemuste peatükis. Samas näiteks Aro (2016), kes oma uuringus kasutab samuti normaalsuse mõistet, käsitleb normaalsete liikumisviisidena autoga sõitmist või lennukiga sõitmist.

Indiviide vaadeldakse sotsiaalsete praktikate teoorias kui praktikate kandjaid või praktikuid. Sealjuures võivad indiviidid olla ka erinevate praktikate kandjad üheaegselt, ilma et erinevatel praktikatel omavahel otsest seost oleks (Reckwitz 2002: 250–251). Praktikateooriast lähtuvalt ei ole inimeste tegevused taandatavad vaid inimeste enda suhtumisele, ratsionaalsetele valikutele ja individuaalsusele, seega pakub see teooria eristuva viisi, kuidas inimtegevust mõista ja milline on inimtegevuse suhe sotsiaalse korra ja muutustega (Watson, 2012: 488–489).

Praktikast võib mõelda kui jäämäest, mis koosneb praktikatest kui sooritustest ning praktikatest kui tervikutest (Spurling, McMeekin, Shove, Southerton, Welch, 2013). Esimesed on silmaga nähtavad sooritused ja tegevused. Aga praktika kui tervik koosneb sotsiaalselt jagatud tähendustest, teadmistest ja oskustest ning materjalidest ja infrastruktuuridest, millest kõiki me ei pruugi silmaga näha (vt joonis 1). Just seda osa on eelkõige vaja analüüsida, kui soovitakse luua sotsiaalsete muutuste programme (Spurling jt, 2013). Samas tuleb silmas pidada, et praktika kui tervik ei saa eksisteerida, kui praktikat kui sooritust ei tehta (kui praktika ei suuda enda külge tõmmata praktikuid). Kasutan praktika kui

terviku ja praktika kui soorituse käsitlemist ka oma töös. Kahe linna elanike igapäevaste liikumiste kirjelduse põhjal proovin välja joonistada praktika kui terviku ja leida neid „veealuseid“ ja nähtamatuid põhjuseid, mis tingivad ühel või teisel viisil liikumist.



Joonis 1. Praktika tervikuna koosneb nii silmale nähtavatest sooritustest kui ka silmale nähtamatutest arusaamadest, teadmistest, oskustest ja muust (Spurling jt, 2013: 8).

1.1.1. Liikumispraktikad kui siduspraktikad

Selle töö üheks eesmärgiks on uurida, millal ja mis tingimustel on erinevatel liikumispraktikatel võimekus toimida siduspraktikatenä ehk viia inimest punktist A punkti B. On mõistetat, et enamasti ei sõideta autoga või ühistranspordiga mitteinstrumentaalselt (niisama ja sihitult) vaid inimestel on eesmärk jõuda kindlasse sihtkohta kindlat tegevust tegema (Shove jt, 2015: 284). Seega hoiavad liikumispraktikad koos igapäevaelu võrgustikke ja neid võib käsitleda siduspraktikatenä.

Siduspraktika mõiste tuletasin Shove jt (2015) artiklist „Conceptualizing connections: Energy demand, infrastructures and social practices“. Artiklis toovad autorid välja liikumise sidustava iseloomu ja ütlevad, et liikumispraktikate muutmiseks päriselus on vaja uurida, milliseid igapäevaelu võrgustikke liikumispraktikad koos hoiavad. Teisisõnu, milliseid tegevusi liikumine võimalikuks muudab. Näiteks on liikumispraktikatel oluline roll selles, et viia inimest tööle, poodi, kooli ja aidata seeläbi ellu viia töötamis-, ostlemis- ja õppimispraktikaid (Shove jt, 2015: 275). Kasutan Shove jt artiklist tulenevalt magistritöös uutset **siduspraktika** mõistet, mida ei ole sellisel viisil varasemates töödes kasutatud.

Samas ei oma igasugune liikumine alati sidustavat rolli. Liikumispraktikad saavad käituda ühendajana, aga olla ka praktikad iseeneses. Mitteinstrumentaalseks liikumiseks võib pidada trenni tegemise eesmärgil metsas rattaga sõitmist või looduskaunis pargis jalutamist. Need on

liikumised, mille eesmärgiks ei ole viia inimest ühest punktist teise. Oma magistritöös ma mitteinstrumentaalsetele liikumispraktikatele ei keskendu, vaid fookus on liikumispraktikatel kui sidustajatel. Ka Shove jt (2015: 277) leiavad, et puudu on analüüsist, mis tõestaks, et liikumispraktikad funktsioneerivad siduspraktikatenä, muutes ka teisi praktikaid võimalikuks. Oma magistritöös püüan seda tühimikku täita: analüüsin, mis eesmärkidel Tallinna ja Kansas City elanikud oma liikumisi ja reise ette võtavad ehk milliseid teisi praktikaid nende jaoks liikumine sidustab. Samuti analüüsin, miks valivad intervjuueeritavad teekondade läbimiseks just kindla transpordivahendi ehk milline igapäevapraktika millise liikumispraktikaga nende jaoks kõige paremini haakub ning miks. Selle analüüsi puhul ei lähtu ma inimeste individuaalsetest eelistustest, vaid just liikumispraktikate külgetõmbe- või tõukejõust.

Praktikate omavahelist sidusust saab kirjeldada ka praktikate kimpude ja komplekside mõiste kaudu (Shove jt, 2012). Praktikad, mis toimuvad samas kohas või samaaegselt, ei pruugi üksteisega tingimata seotud olla ning moodustavad nõrga praktikate kimbu. Kui erinevad praktikad aga muutuvad üksteisest sõltuvaks või tugevalt seotuks, tekib nendest praktikate kompleks: ühe praktika sooritamine sõltub otseselt teisest praktikast. Praktikate kompleksiks võib pidada autoga sõitmist ning poes käimist juhul, kui inimesel ei ole poodi minemiseks ühtki muud võimalust. See tähendab, et ühe praktika sooritamine sõltub otseselt teisest. Samuti on autoga sõitmise praktika selgesti sõltuv näiteks transpordiplaneerimise, teedeehituse, kütuse pakkumise või remondi/ülalpidamise praktikatest (Watson, 2012: 491).

Kuigi liikumist pole varasemalt siduspraktikate teooriast lähtuvalt uuritud, on liikumise kui sidustaja rolli siiski teadvustatud näiteks Tallinna liikumisviiside uuringus (2015) ja Tallinna äärelinnade elanike mobiilpositsioneerimise uuringus (Ahas, Aasa, Silm ja Tiru, 2010). Esimeses uuringus paluti inimestel pidada liikumispäevikut ja märkida üles oma liikumisi aadressi ja kellaaja täpsusega. Samuti paluti vastata küsimusele, et kellega, millega, kui kaua ja mis eesmärgiga liiguti. Kuigi tegemist oli kvantitatiivse küsitlusega, annab see siiski aimdust sellest, kuhu vastajatel oli vaja liikuda, mis eesmärgil ja kuidas nad seda tegid. Mobiilpositsioneerimise uuringu puhul (Ahas jt, 2010) oli näha, et nädala sees päevasel ajal viibisid inimesed rohkem kesklinnale lähedal ning võib eeldada, et see on tingitud tööl käimisest. Seetõttu on inimestel vaja tööpraktikate tegemiseks liikuda, tõestades taas liikumise sidustavat rolli. Samas ei võimalda need kaks uuringut detailselt mõista, mis ajendas inimesi konkreetse liikumisviisi kasuks otsustama: puudu on inimeste endi põhjendustest, mis on väärtuslik materjal mõistmaks, miks sellised liikumisharjumused on

kujunenud. Mobiilpositsioneerimise uuringu puhul ei ole ka täpselt selge, millist liikumisviisi osalejad kasutasid, kuid on teada, kui palju aega nad mingites punktides veetsid.

Võib eeldada, et kõige laialdasemalt kasutatav sidustav liikumispraktika nii Tallinna kui ka Kansas City intervjueritud elanike puhul on autoga sõitmine. Tänapäeval on autod kättesaadavad paljudele ning see on andnud võimaluse teistsuguseks maakasutuseks ja linnaplaneerimiseks, mille tõttu on saanud võimalikuks uuenenud suhted praktikate ja sihtkohtade vahel. Praktikate sooritamise kohad, mis vanasti võisid üksteisele lähedal olla, võivad nüüd olla ruumiliselt laiali paisatud (Shove jt, 2015: 281–282; Urry, 2004). Auto annab võimaluse liikuda kiiresti kaugele ning tuua kaugemal asuvaid sihtkohti ajaliselt lähemale. Sama selgus ka Soomes läbi viidud uuringus, kus Aro (2016: 117) leidis, et inimesed liiguvad pigem autoga, sest vahemaad on pikad ning ühistransporti pole nende distantide jaoks mugav kasutada. Autoga liiklemine on liiklusplaneerimises saanud suuremat tähelepanu, jättes tahaplaanile rattaga sõitmise või kõndimispraktikate jaoks vajalike infrastruktuuride arendamise. Magistritöö empiirilises osas uurin, kas see vastab tõele ka Tallinna ning Kansas City elanike liikumisvalikute puhul.

Samas ei saa liikumisvahendi valikut panna ainult distantide pikkuse või autole soodsa infrastruktuuri süüks. Liikumishahendi valikut tingivad ka sotsiaalsed normid ja muutused, mis ühiskonnas aset leiavad, samuti ka majanduslikud põhjused. Näiteks kahe sissetulekuga perede arvu kasv on tõenäoliselt võimaldanud rohkematel peredel soetada endale auto või kaks (Shove jt, 2015: 282). Võimalus valida, kus käia tööl või koolis mõjutab samuti inimeste liikumisharjumusi ja transpordivahendi valikut. See tähendab, et mitmed teised praktikad, mis näiliselt justkui ei ole liikumisega seotud (näiteks võimalus töötada teises linnaosas), omavad liikumispraktikate arengule ja muutustele mõju. Seega on kohane väita, et igasugune muutus liikumispraktikates sõltub sellest, kuidas muutuvad teised praktikad, mida liikumine koos hoiab (Shove jt, 2015: 275).

1.2. Infrastruktuurid ja praktikate süsteemid

Selle magistritöö raames on oluline uurida, milline on suhe praktikate ja infrastruktuuride vahel. Kuigi infrastruktuuri all võib kõige lihtsamal tähenduses pidada silmas teedevõrgustikku, hõlmab see sotsiaalsete praktikate kontekstis ka paljusid teisi süsteeme – elektrisüsteemid, veesüsteemid, gaasisüsteemid, telekommunikatsioon jm. Shove jt (2015: 280) on loonud tüpoloogia infrastruktuuride omaduste kohta, pöörates tähelepanu sellele, et üldiselt jäävad infrastruktuurid meile nähtamatuks. Need on inimeste igapäevaste tegevuste

taustal ja aitavad igapäevapraktikaid ellu viia (autoga tööle sõitmisel on abiks teedevõrgustik; tööl olles arvuti kasutamiseks on abiks elektrivõrgustik), kuid teevad seda, ilma et nende olemasolu tingimata märkaks või sellele tähelepanu pööraks. Lisaks „nähtamatusel“ on infrastruktuuridel veel neli omadust (Shove jt, 2015: 280–281):

- infrastruktuurid on siduvad (*connective*) – need seovad erinevaid paiku, neil on olemas sisenemise ja väljumise punktid. Seetõttu on infrastruktuurid laiaulatuslikud ning sillaks paljude praktikate sooritamise asukohtade vahel;
- infrastruktuurid hoiavad korraga ülal paljusid praktikaid (*sustain a range of different practices at once*) – nt maanteedel saavad korraga sõita nii autod, jalgrattad kui ka ühistransport. Samuti on inimeste eesmärgid ja sihtkohad infrastruktuure kasutades erinevad: inimesed liiguvad teedel selleks, et jõuda kooli, tööle, haiglasse, poodi jne. Lisaks sõitmisele on maanteede peal võimalik ellu viia ka transpordiplaneerimise või ehitamisega seotud praktikaid;
- infrastruktuurid on kollektiivsed (*collective*) – neid kasutab palju inimesi korraga, mistõttu sekkutakse infrastruktuuride arengusse kohaliku ja riikliku poliitika tasandil;
- infrastruktuurid on jäigad ja püsivad (*obdurate*) – nad püsivad ja säilivad kaua ning neil on võimekus ühe praktika kadumisel adapteeruda järgmise praktika jaoks sobivaks. Infrastruktuurid püsivad nii kaua, kuni püsivad praktikad, mis neid vajavad (Shove jt 2015: 281).

Infrastruktuuride omadusi saab iseloomustada Tallinn-Tartu maantee näitel, mis seob erinevaid paiku ja on küllaltki laiaulatuslik. Maanteel liigeldes on lisaks Tallinnale ja Tartule võimalik liikuda ka vahepealsetesse asulatesse, seega on infrastruktuuril mitmeid sisenemise ja väljumise punkte. Samuti viiakse sellel maanteel ellu erinevaid praktikaid, näiteks võivad inimesed seal liikuda tööasjus (töötamispraktikad), ent samuti on võimalik maanteel veoautoga vedada kaupa, muutes infrastruktuuri seeläbi osaks tarbimispraktikast. Maantee arendamine on seotud ka poliitikakujunduse ja võimu küsimustega. Näitena võib siin välja tuua juba mitu aastat kestvad läbirääkimised maantee neljarealiseks ehitamisest: millal seda teha ning kui palju raha riigieelarvest selleks eraldada (Kahu, 2016; Simson, 2017; Seppel ja Reisenbuk, 2017). See tähendab, et infrastruktuurid on niivõrd suured ja olulised, et nendesse sekkutakse riikliku poliitika tasandil. Samuti on Tallinn-Tartu maantee püsiv ja jäik, sest seda kasutavad paljud inimesed igapäevaselt ja kuni pole loodud alternatiivseid teid või viise, kuidas linnade vahel liigelda, ei kao ka see maantee.

Samas ei saa infrastruktuure käsitleda kui ajas muutumatuid staatilisi elemente. Need on küll jäigad ja mingeid praktikaid sooritatakse nende abil pika aja jooksul, ent ka infrastruktuurid teevad läbi väiksemaid muutusi. Kuna praktikad ja infrastruktuurid on omavahel seotud, siis uute praktikate tekkimine loob ka uusi nõudmisi infrastruktuurile. Küllaltki tihti toimuvad infrastruktuurilised muutused siis, kui kohalik või riiklik planeerimine üritab kaasas käia või järele jõuda protsessidele, mis juba toimumas on (Shove jt, 2015: 282, 284–285). Näiteks inimeste suurenenud vajadus liikuda Tallinna ja Tartu vahel (töö tegemisega või millegi muuga seoses) on loonud vajaduse arendada maanteed kaherealiseks neljarealiseks. Inimeste soov kolida linnapiiridest välja on loonud vajaduse auto- ja kõnniteedeks ka äärelinnades.

Infrastruktuurid ise on aga osa veelgi suurematest süsteemidest. Frank Geels (2005: 446) paigutab infrastruktuurid sotsiotehniliste süsteemide üheks komponendiks. Lisaks infrastruktuuridele on sotsiotehniliste süsteemide osad veel tehnoloogia, regulatsioonid, tarbimispraktikad, turud, kultuurilised tähendused, hooldamise-ülalpidamisega seotud tegevused, varustamine. Sotsiotehnilisi süsteeme loovad ja täiustavad erinevad sotsiaalsed huvigrupid. Kuna sotsiotehniliste süsteemide teooria on antud töö kontekstis mõnevõrra liiga lai ja kõrvalseisev, olen otsustanud kasutada hoopis Matt Watsoni (2012) praktikate süsteemi mudelit, mis ühendab sotsiotehniliste süsteemide teooria praktikate mõistega.

Watson (2012) sõnab, et sotsiotehnilised süsteemid koosnevad ja on ülal hoitud just tänu erinevatele praktikatele. Süsteem saab tekkida ja püsida vaid tänu sellele, mida inimesed selle süsteemi sees teevad ehk milliseid praktikaid seal ellu viivad. Teisisõnu, süsteemid säilivad ja muutuvad praktikute rutiinsete ja ka innovatiivsete tegevuste kaudu selle süsteemi sees. Kui inimesed sõidavad autoga, siis taastoodab see automobiilsuse süsteemiks vajalikke elemente. Seega võib Watsoni (2012) hinnangul suuri sotsiotehnilisi süsteeme vaadelda hoopis kui praktikate süsteeme, sest ükski süsteem ei saaks tekkida ega toimida, kui poleks praktikaid. Niisiis kui Geels (2005) vaatab praktikaid kui üht sotsiotehnilise süsteemi elementi ning kõik teised süsteemi elemendid on vaadeldavad ja mõistetavad ka ilma praktikata, siis Watsoni (2012) hinnangul liigub praktika kõige keskmesse, tänu millele saab kogu süsteem üldse võimalikuks. Seetõttu on kõik süsteemi osad (infrastruktuur, tehnoloogiad, reeglid, normid, tähendused) praktikate süsteemi elemendid, millest ükski ei saaks toimida siis, kui ei oleks praktikat. Praktikate süsteemi iseloomustab joonis 2.



Joonis 2. Praktikate süsteem ning selle osad, töö autori koostatud (Watson, 2012: 491–493 ja Geels 2005: 446 põhjal)

Niisiis asetsevad praktikad süsteemsete suhete võrgustikus. Selles võrgustikus on olulisimad kaks asja: millised on praktika suhted teiste süsteemi elementidega ning kuidas praktika suhestub teiste praktikatega (Watson, 2012). Käesoleva magistritöö kontekstis võime rääkida liikumispraktikate süsteemist, mille alaosüsteemideks on autoga sõitmine, rattaga sõitmine, ühistranspordiga sõitmine, kõndimine või ühissõitute tegemine. Need liikumispraktikad jagavad osaliselt ühist infrastruktuuri ning on omavahel konkureerivad ehk võistlevad praktikute värbamise nimel. Liikumispaktikate süsteemi osadeks on samuti veel teedevõrgustik ehk taristu, liikluseeskiri, liiklusemärgid, bensiinijaamad, autotööstus, poliitika, sh infrastruktuuride planeerimise praktikad jne. Kuigi antud magistritöös analüüsin peamiselt praktikute vaatenurka liikumisele, on nende liikumise põhjenduse tõlgendamiseks vaja mõista ka teisi süsteemis asetsevaid elemente (sarnaselt praktika kui jäämäe kontseptsioonile).

Samas saab praktikate süsteemina vaadelda ka teisi igapäevaeluga seotud tegevusi: näiteks on olemas supermarketite ja toidutööstuse süsteem, haridussüsteem, paljud erinevad professionaalsete praktikute ja töökohtadega seotud süsteemid jm. Liikumispaktikate sidustav roll tulenebki just liikumispraktikate süsteemi ja teiste igapäevapraktikate süsteemide vahelisest seosest. Seda sidustavat rolli võib vaadelda kui erinevate süsteemide vahel olevat komplementaarset suhet. Antud töö tulemuste analüüsis tuleb välja, millised

liikumispraktikad (ja millistel tingimustel) suudavad haakuda teiste igapäevaeluks vajalike süsteemidega.

1.2.1. Liikumispraktikaid mõjutavad ruumilis-materiaalsed tegurid

Liikumispraktikaid mõjutavad lisaks infrastruktuurile ka teised ruumilis-materiaalsed tegurid, näiteks linnaplaneerimine. Võib väita, et linnaplaneerimine ongi osa liikumispraktikast: liikumised on kujunenud selle põhjal, kus inimese jaoks vajalikud kohad asuvad. Kuigi ma ei käsitle oma töös linnaplaneerimise praktikaid, annan põgusa ülevaate linnaplaneerimisega seotud teoreetilisest kirjandusest, mis on relevantne just inimeste liikumise kontekstis.

Kuna linna ülesehitus omab teatavat mõju inimeste liikumiskäitumisele, nähakse ühe võimalusena autokasutuse vähendamiseks kompaktsete linnade ehitamist, kus töökohad, teenused jt vajalikud kohad on üksteisele võimalikult lähedal (Maat, van Wee ja Stead, 2005: 35–36). Kompaktsetes linnas muutuvad eelistatumaks liikumisviisideks jalgrattaga sõitmine, kõndimine ja ühistransport, sest distantsid on lühikesed (Aditjandra, Mulley ja Nelson, 2013: 54). Kompaktse linnadisaini eesmärgiks on pidurdada valglinnastumist, sest viimane tingib rohket autokasutust, kuna laialivalgunud linnaäärtes on keeruline panna efektiivselt tööle ühistransporti (Maat jt, 2005: 43; Muniz ja Galindo, 2005: 501). USA „uue linnastumise“ kontseptsiooni järgi võiks ideaalis kodu, töö, koolid, poed jt teenused olla kümneminutilise jalutuskäigu kaugusel (Maat jt, 2005: 37) ehk olla lokaalselt kättesaadavad. Samas on pea võimatu tagada, et kodu lähedal asuv töökoht indiviidile ka sobib ja ta selle valib (Maat jt, 2005: 36). Sama on välja toonud ka Shove jt (2015), öeldes, et autode omamine on andnud inimestele võimaluse töötada kodust kaugel. Seetõttu on välja käidud ka idee, et olulised paigad nagu töökoht ja kodu peavad olema ühistranspordipeatustele lähedal, muutes ühenduse paikade vahel mugavaks (Banister, 2007: 5, 7).

Kompaktse linna idee kõrval nähakse autokasutuse vähendamise võimalusena ka autoliikluse aeglustamist ja ebamugavaks tegemist. Seda saab teha nt kiirusetõketega (nn „lamav politseinik“), ümbersõitudega (kunstlik distantside pikendamine) või parkimiskohtade vähendamisega (Maat jt, 2005: 36; Banister, 2007: 5, 8). Kui aga autode kasutamist tõrjutakse, tuleks samal ajal luua ohutu ja mugav infrastruktuur rattaliiklusele ja kõndimisele, et need suudaksid autoga sõitmise praktikaga võistelda. Muuhulgas võiks mõelda jalakäijate tänavate loomisele (Banister, 2007: 5-6). Niisiis maakasutus ja linnaplaneerimine (linna tihedus, ligipääs vajalikele asutustele ja ühistranspordile) võib märkimisväärselt mõjutada autoga sõitmist. Samas peab mõnma, et autoliikluse aeglustamine töötab keskkonnasäästlike

liikumisviiside kasuks pigem lühikeste distantside puhul linna sees: pikemate distantside puhul on autol taas potentsiaali muutuda kiireimaks liiklusvahendiks (Maat jt 2005: 42). Samuti tuleb märgata, et näiteks liiklustõkete või ümbersõitude tegemine võib lisaks autoliiklusele mõjutada ühistransporti, kuigi see ei ole otseselt eesmärgiks.

Sihtkohtade kaugus või lähedus ei ole aga ainus parameeter, mille tõttu üks või teine liikumispraktika rohkem külgetõmbejõudu omada saab. Sihtkohtade lähedus küll vähendab ajakulu kohalejõudmiseks ning seeläbi võib kõndimise või rattaga sõitmise praktilal olla rohkem külgetõmbejõudu, teisalt aga ei saa kindel olla, et asukohtade lähedus tähendab tingimata ka nende külastamist. Kuna inividid ei tee sotsiaalsete praktikate teooriast lähtuvalt alati ratsionaalseid otsuseid (ei arvuta ajakulu või kütusekulu), tähendab see, et nad võivad mingitel põhjustel liikuda ka kaugemal asuvatesse paikadesse, kuigi samu vajadusi saaks rahuldada kodu lähedal. Individiikeskne kasuteooria (*utility based theory*) ütleb, et inimesed teevad just selliseid otsuseid, kus nende kasu on võimalikult suur – kui kaugemast kaubanduskeskusest saadavad tooted on odavamad või kvaliteetsemad, võivad kasud ajakuluka sõidu kahjud korvata (Maat jt, 2005: 38–39). Kasuteooria läheb teatavasse vastuollu praktikateooria ühe põhiväitega, et indiviidide tegemised ei ole alati ratsionaalselt läbi kalkuleeritud, vaid tegutsetakse harjumuse ajendil. Ratsionaalset otsustamist ei saa küll täielikult ignoreerida (teatud olukordades kindlasti kaalutakse erinevate variantide pluss-miinusid), kuid see on pigem erandlik ning mitte omane igapäevategevustele. Seega linnade kompaktseks ehitamine ei garanteeri, et inimesed kõige lähemaid sihtkohti alati külastavad, kui neil on tekkinud harjumus käia mõnes kaugemalasuvus poes. Ka kliendilojaalsus ning inimeste arvamused erinevatest poodidest mängivad ju olulist rolli.

Sotsiaalsete praktikate teooriast lähtuvalt võib väita, et linnaplaneerimine on vaid üks osa liikumispraktikatest ja nende kujunemisest. Autokasutuse vähendamiseks võib tõepoolest kaaluda sihtkohtade üksteisele lähemale toomist, ent samas tuleb mõista, et autokasutust ei tingi ainult ruumilised tegurid, vaid ka harjumused, rutiin, arvamused, sõiduvahendi prestiiž jm tegurid. Seega võivad inividid harjumusest autot ka lühikeste distantside puhul kasutada või siis hoopiski lähedalasuvaid paiku mitte külastada.

1.3. Praktikate muutumine

Sotsiaalsete praktikate teooria rakendamise üks eesmärkidest on püüelda jätkusuutlikkuse ja keskkonnasäästu poole. Selleks, et inividid tahaksid ja saaksid jätkusuutlikult ja säästlikult käituda, ei piisa neile ainult uue teadmise andmisest ja nende hoiakute muutmisest, kuigi

selliseid sekkumise viise laialdaselt kasutatakse. Niisuguse lähenemisega pannakse keskkonna- ja kliimaprobleemide lahendamise kohustus üksikindiviidi õlgadele, kes peaks justkui tegema paremaid ja õigemaid käitumis- ja tarbimisvalikuid. Shove (2010: 1274) nimetab sellist indiidikeskset lähenemist ABC mudeliks (*A – attitude, B – behaviour, C – choice*), milles eeldatakse, et sotsiaalne muutus sõltub väärtustest ja suhtumistest (A), mis omakorda ajendavad käitumist (B), mille indiidid ise on vabalt valinud (C).

Tegelikkuses on aga väärtuste ja käitumise vahel lõhe (*value-action gap*): inimesed, kes on teadlikud keskkonnaprobleemidest ning sellest, mida nende probleemide lahendamiseks ette võtta, ei pruugi siiski vastavalt käituda (Shove, 2010: 1276). Nii tuli välja näiteks Aro (2016) uuringust Soome heal elujärjel olevate peredega, kus vastajad olid autoga sõitmise keskkonnakahjulikkusest teadlikud, ent jätkasid regulaarselt selle liikumisviisi kasutamist. Kuna autoga sõitmise kahjulik mõju on inimese silmale suuresti nähtamatu ja abstraktne (vähemalt Soomes), ei lase sealsed intervjuueeritavad enda igapäevaelu sellest segada (Aro, 2016). Magistritöös uurin samuti, kas intervjuueeritavate käitumise ja teadmiste vahel on lõhe.

Kuna praktikate muutmiseks ei piisa pelgalt indiididele informatsiooni andmisest, tuleb praktikate muutmiseks ümber kujundada olemasolev normaalsus. Normaalsuse ümberkujundamine on aga keeruline ja aeganõudev protsess, milles mängivad lisaks indiidisiklikele arvamustele ja hoiakutele rolli ka mitmed omavahel põimunud sotsiaalsed aspektid, nt ümberkaudsed materiaalsed ja tehnoloogilised süsteemid (Vihalemm jt, 2015: 33). Spurling jt (2013) on välja käinud kolm võimalust, kuidas praktikad saavad muutuda.

Esimeseks muutumise võimaluseks on **praktikate ümberkujundamine ja modifitseerimine** (Spurling jt, 2013: 9–10). See tähendab, et muutus peab toimuma kõikides praktika elementides (tähendused, materjalid, kompetentsid), et omavahel kombineerudes looksid need keskkonda vähem kahjustava praktika.

Teise viisina tuuakse välja **praktikate asendamine** (Spurling jt, 2013: 11). See lähenemine asendab keskkonnale kahjulikud praktikad säästvamate praktikatega, näiteks autoga sõitmise rattasõiduga. Uus praktika peab olema suuteline täitma indiidijaoks samu eesmärke, soove ja vajadusi nagu kahjulikum praktika. Mõlemasse praktikasse tuleb sekkuda üheaegselt, et muuta nendevahelist tasakaalu (Spurling ja McMeekin 2015: 80).

Kolmas praktikate muutmise viis, mis ka minu töös kesksel kohal asub, on **praktikate omavaheliste suhete ümberkonfigureerimine** (Spurling jt, 2013: 12). See tähendab muutusi praktikate omavahelistes seostes selleks, et saavutada keskkonnasäästlikum käitumine.

Näiteks on omavahel seotud liikumine ja toidupoes käimine. Kui suuri supermarketeid ehitatakse järjest enam linnast välja või linnapiirile, tekib inimestel vajadus autoga läbida pikemaid vahemaid ja sõita rohkem. Seega kui toimuvad muutused toidupoes käimise praktikas, on sel mõju liikumispraktikatele, kuigi näiliselt ei ole need kaks tegevust omavahel seotud. Samuti kuna supermarketid asuvad kaugel ning korraga peab ostma palju, on kannatanud jalgrattasõidu, kõndimise ja ühistranspordiga sõitmise praktikad, sest nendele ei jätku praktikuid (nt paljude toidukottidega on võimatu rattaga sõita) (Watson, 2012: 491).

Seega on praktikate omavaheliste suhete muutmise eesmärgiks leida üles liikumise ja muude igapäevaelu tegevuste seosed ning sekkuda praktikatesse, mis tingivad vajaduse autosõiduks (Spurling jt, 2013: 32). Ka oma magistritöös selgitan välja, milliseid teisi praktikaid liikumine sidustab ning proovin lühidalt arutleda, kas leidub võimalusi liikumisega seonduvate praktikate ümberkujundamiseks.

1.3.1. Sotsiaalse aja kiirenemine

Liikumispraktikaid käsitledes on vajalik puudutada ka ajakasutuse temaatikat eelkõige seetõttu, et inimeste jaoks on ühest punktist teise liikumisele ette nähtud justkui mingi normaalne aeg, millest aeglasem on ebanormaalne, ebanugav või aja raiskamine. Puudutan selles peatükis põgusalt inimeste ajatunnetuse muutumisega seonduvat teooriat, nii palju kui on vajalik töö empiirilises osas normaalse liikumise mõistmiseks. Empiiriast on näha, kuidas teatud liikumispraktikate ajalised kestvused kas seovad neid teiste praktikatega kokku (autoga sõitmine ja töölemine) või lahutavad (ühistranspordiga töölemine).

Kuna tehnoloogia ja transpordi areng võimaldab inimestel kiiremini ühest kohast teise liikuda, peaks see justkui jätma inimestele rohkem vaba aega, mis varem kulus ajakulukama liikumisviisi peale. See ongi nii, kuid Hartmut Rosa (2013, Harro-Loit ja Vihalemm, 2017: 417 kaudu) väidab, et vaba aja juurde tekkides täidavad inimesed selle kohe teiste tegevustega ning nende paljude tegevuste tegemiseks (millest nii mitmedki võivad olla spontaansed) on tihtipeale oluline omada autot, mis aitab mugavaimalt ja kiiresti erinevatesse sihtpunktidesse jõuda. Võimalus kiirelt liigelda aitab vältida ajapuudust. Nähtust, kus tekib surve tegemaks enam asju ühes ajaühikus, võib eesti keeles nimetada sotsiaalse aja tihenemiseks ja kiirenemiseks (Harro-Loit ja Vihalemm, 2017: 417).

Hartmut Rosa (2003: 6–10) on kirjeldanud sotsiaalse aja kiirenemist kolmes kategoorias.

- Tehnoloogiline kiirenemine, mis on ka selle töö kontekstis oluline: näiteks transport, kommunikatsioonitehnoloogiad ja andmete analüüsimise kiirus on ajas arenenud.

Tehnoloogilise kiirenemise mõjud on tohutud: ruum ja distantsid ei ole enam nii määrava tähtsusega, sest kommunikatsioonitehnoloogiad (nt Internet) omavad võimekust tuua kaugemad kohad ja inimesed meile lähemale (Rosa 2003: 6). Sama kehtib ka transpordi kohta – kaugemalasuvad sihtkohad ei ole enam nii kättesaamatud.

- Sotsiaalse muutuse kiirenemine: ühiskond ja ühiskonnas toimuvad muutused kiirenevad. Elustiilid, sotsiaalsed suhted, sotsiaalsed kohustused, grupid, klassid, keeled, praktikate vormid, rutiinid muutuvad kiiremini kui varem (Rosa, 2003: 7).
- Elutempo kiirenemine, mis samuti antud töö kontekstis rolli mängib: rohkem tegevusi ja kogemusi mahub sama ajaühiku sisse. Samas on tehnoloogiline kiirenemine ja elutempo kiirenemine paradoksaalses seoses: mida enam tehnoloogia võimaldab aega kokku hoida, seda enam tekib juurde võimalusi vaba aja sisustamiseks. Elutempo kiirenemine muudab inimeste tunnetust ajast: aega nähakse kui vähest ja nappi ressursi (Rosa 2003: 8–9). Samas võib kiirenemist vaadelda ka kui tegevuste vahele väiksema pausi jätmist või tehes mitut tegevust samaaegselt (Rosa 2003: 9–10).

Kuna aeg on inimeste jaoks oluline ressurss, peetakse jätkusuutlikku käitumist tihti peale ajakulukaks. Näiteks Aro (2016: 116) intervjuueeritavad sõnasid, et jätkusuutlikult käitumine on pigem ebamugavus ning ei anna midagi juurde isiklikule või pereheaolule. Samuti põhjendati auto kasutamist seeläbi, et lihtsalt ei ole aega mõelda säästlikult liikumise variantidele. Alati on kiire ning efektiivseks ajaplaneerimiseks valitakse tuttav liikumisviis. Peetakse oluliseks aja üle kontrolli omamist, mida võimaldab auto (Aro, 2016: 123–124).

Antud kontekstis sobib välja tuua John Urry (2004: 27) **automobiilsuse** kontseptsioon, milles „automobiilsus on iseorganiseeriv, iseend alalhoidev mittelineaarne süsteem, mis levib ülemaailmselt ja hõlmab endas autosid, autojuhte, maanteid, kütusevarusid ja paljusid uudseid objekte, tehnoloogiaid ja märke“. Urry hinnangul on automobiilsuse süsteem muutnud ümber kogu linnaruumi automobiilsuse loogikast lähtuvalt, nt ei pea inimesed enam elama minema sinna, kus sõidab ühistransport või kus on loodud võimalused rattasõiduks. Töökohad, poed, koolid ei asu enam üksteisele lähedal ning näiteks last lasteaeda viies võidakse mööduda ka mitmetest teistest lasteaedadest (Shove jt, 2015: 281). Seega on aja ja ruumi muutunud suhted ümber muutnud ka praktikate omavahelisi suhteid.

1.4. Infrastruktuurid ja liikumisviiside uuringud Tallinnas ja Kansas Citys

Selles peatükis kirjeldan lühidalt Tallinnat ja Kansas Cityt ning sealseid infrastruktuure – nii teedevõrgustikku, ühistransporti kui ka muid liikumisvõimalusi. Otsustasin neid kaht linna omavahel võrrelda, kuna viibisin vahetusaastal Kansas City läheduses ning mul avanes võimalus sealseid elanikke intervjuuerida. Tallinnas elan ma jällegi ise. Kuigi Kansas City võrdlemist Tallinnaga võib mõneti pidada mugavusvalimiks, ei soovinud ma elulist ja väärtuslikku võimalust kasutamata jätta. Ühtlasi on kaks linna oma rahvaarvult hästi võrreldavad, kuigi oma territooriumilt on vägagi erineva suurusega. Need erinevused ja sarnasused annavad põnevat võrdlusmaterjali mõlema linna elanike liikumisviiside kohta.

Peatüki teises pooles annan ülevaate liikumis- ja transpordiuuringutest mõlema linna elanike hulgas: milliseid liikumisviise elanikud eelistavad ning kui tihedalt neid kasutavad. Kui Tallinna elanike liikumiskäitumise kohta õnnestus mul leida küllaltki detailseid uuringuid, siis Kansas City elanike transpordi- ja liikumiskäitumise kirjeldamiseks kasutan enamasti sealses meedias ilmunud ülevaateid. Tunnistan, et kahe linna andmed ei ole seetõttu küll üks ühele võrreldavad, ent teatud võrdlusmomendi siiski loovad.

1.4.1. Infrastruktuurid Tallinnas ja Kansas Citys

Tallinn

Tallinn on Eesti suurim linn, mille pindalaks on 159,2 ruutkilomeetrit. Linn jaguneb kaheksaks suuremaks linnaosaks (vt joonis 3), kus elab 1. aprilli 2017 seisuga 444 591 inimest (Tallinna elanike arv, 2017). Linn piirneb mitmete naabervaldadega, nt Rae vald, Viimsi vald, Harku vald, Saue vald, mille elanikud on samuti tihedalt Tallinnaga seotud, käies linnas tööl, koolis või (vaba aja) teenuseid kasutamas (Ahas jt, 2010; Mäe jt, 2013).

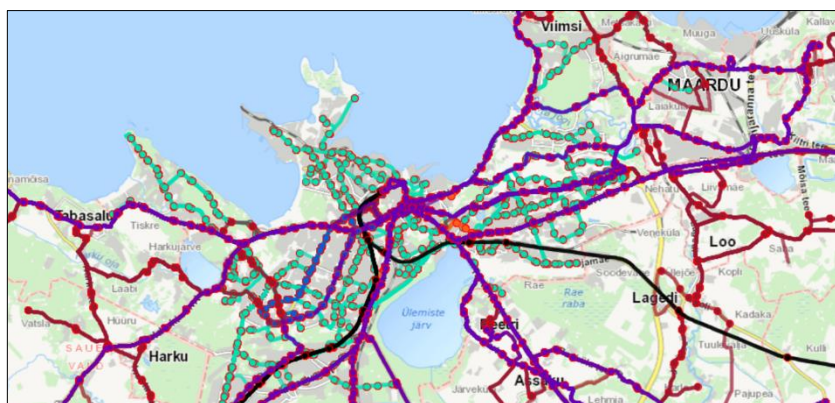


Joonis 3. Tallinna linnaosad ja asumid (Eesti Entsüklopeedia).

Tallinnas on kokku 961 kilomeetri ulatuses sõiduteid (Tallinna linna kohalike sõiduteede..., 2017), seega on autoga ringi liikumine küllaltki mugavaks tehtud. Samas tuleb arvestada tipptundide ummikutega ning ka tasulise parkimisega kesklinnas, mis on autoga sõitmise miinusteks (Tasuline parkimine..., 2017), sest kesklinn on piirkond, kuhu inimestel on mitmete tegevuste tarbeks vaja minna. Oluline on välja tuua ka kütuse hind Tallinnas: 01.05.2017 seisuga maksab liiter bensiini 1,2 eurot (Vaata, millise..., 2017). Samas leiab Helen Poltimäe (2014) oma magistritöös, et kõrge bensiinihind ei ole eestlaste autokasutust ülemäära vähendanud, sest samaaegselt on suurenenud tarbimis- ja laenuvõimalused ning sõidukite hinnad on muutunud odavamaks. Seega leiab ta, et kütuse maksustamine ei pruugi olla parim meede keskkonnaprobleemide lahendamiseks.

Tallinnas on loodud võimalused kõndimiseks, kõnniteid on 942 kilomeetri ulatuses ning kesklinnas liikudes ei ole distantsid üldjuhul väga pikad. Kõnniteedest 263 kilomeetrit moodustavad jalgrattateed (Tallinna linna kohalike kõnniteede... 2017), mida on mõningal määral loodud igasse linnaosasse. Need võivad olla jagatud jalakäijatega (n-ö kaheks löödud kõnnitee) või sõiduteele spetsiaalselt markeeritud jalgrattarada (Jalgrattateede kaart, 2016). Jalgrattateede miinuseks on see, et nendest ei teki ühtset jalgrattateede võrgustikku: jalgrattateid on arendatud üksteisest eraldiseisvatesse paikadesse, mis ei moodusta loogilist võrgustikku selleks, et jalgratturil oleks mugav igale poole liikuda.

Tallinna ühistransport (bussid, trammid, trollid) katab suurema osa linnast. Veidi vähem liine sõidab linnapiirini ja sellest välja, ent pea igale poole on võimalik ühistranspordiga siiski saada (Tallinna ühistranspordi kaart, 2017). Olenevalt marsruudist ja populaarsusest sõidavad mõned liinid tihedalt, teised jällegi korra või kaks tunnis. Ühissõidukitel on õigus sõita spetsiaalsetel ühissõidukiradadel, et kindlustada graafikujärgne liikumine. Ühissõidukite radadel tohivad muuhulgas sõita ka elektriautod, eesmärgiga populariseerida nende kasutamist (Liiklusseaduse ja..., 2015). Tallinna eripäraks võib pidada seda, et alates 2013. aastast saavad linnaelanikud ühistranspordiga tasuta sõita, kui nad ostavad endale isikustatud ühiskaardi (Tasuta ühistransport..., 2017). Samas nelja esimese kuuga oli ühistransporti kasutavate inimeste arv tõusnud vaid 1,2% ning pakuti, et kasv jäi niivõrd väikseks, kuna ühistranspordi kasutajate arv oli juba enne pileti kaotamist kõrge (40%) ning ühtlasi ei olnud pilet väga kallis (Jõesaar, 2013). Jooniselt 4 on näha, kuivõrd on Tallinn ning selle lähiümbrused ühistranspordiühendusega kaetud. Samuti on Tallinnas olemas võimalus sõita taksodega ning viimastel aastatel on turule sisenenud teenusepakkujatena ka Uber ja Taxify.



Joonis 4. Ühistranspordi katvus Tallinnas ning naabervaldades (kaart.tallinn.ee).

Tallinnat kirjeldades tasub välja tuua ka valglinnastumise aspekt. Valglinnastumise all peetakse silmas koordineerimatut, planeerimatut ja monofunktsionaalset alade arengut väljapoole linnapiiri, tihti on need alad hajutatud ja madala tihedusega (Metspalu, 2005). Ka Tallinnas on järjest enam inimesi kolinud linna administratiivsetest piiridest väljapoole, soovides elada eramajades või loodusele lähemal, eemal linnamürast (nt Viimsi, Saku, Saue, Peetri, Kiili jne). Küll aga on töökohad ja teenused jäänud linnapiiride sisse, mis mõjutavad naabervaldades elavate inimeste liikumisvajadusi ning tõenäoliselt ka autokasutust. Näiteks 2007. aastal koostatud Tallinna liikumiskeskonna arengustrateegia 2007–2035 põhjal käis 15% lähivaldades ja linnades elavad inimesi Tallinnas tööl. Valglinnastumisega seotud autokasutusest kirjutan lähemalt järgmises alapeatükis.

Tallinnat võib kirjeldada ka hierarhilisuse või polütsentrilisuse aspekti läbi. Praegu on peamiseks tõmbekeskuseks kesklinn, kus asuvad meelelahutuspaigad, riigiasutused, koolid, töökohad jm. Võib öelda, et Tallinn on veel suhteliselt hierarhiline ning kesklinn on selle hierarhia tipus. Teisalt tõstavad vaikselt pead ka erinevate linnaosade keskused. Näiteks kaubanduskeskusi ja vaba aja veetmise kohti tekib järjest enam kesklinnast välja. Mõned tuntumad näited oleksid Kalamaja ning Telliskivi Loomelinnaku piirkond, kus asuvad mitmete idufirmade ja loometegevusega tegelevate organisatsioonide kontorid, lisaks ka palju restorane ja toimub erinevaid üritusi. Samuti on arenemas Ülemiste City linnak, kus on büroo- ja kontorihooneid, samuti ka suur kaubanduskeskus, jõusaal ning varsti ka kino. Seega mitmed organisatsioonid ning meelelahutuse kohad arenemas ka Tallinna teistes linnaosades, muutes Tallinnat õige pisut rohkem polütsentrilisemaks.

Kansas City

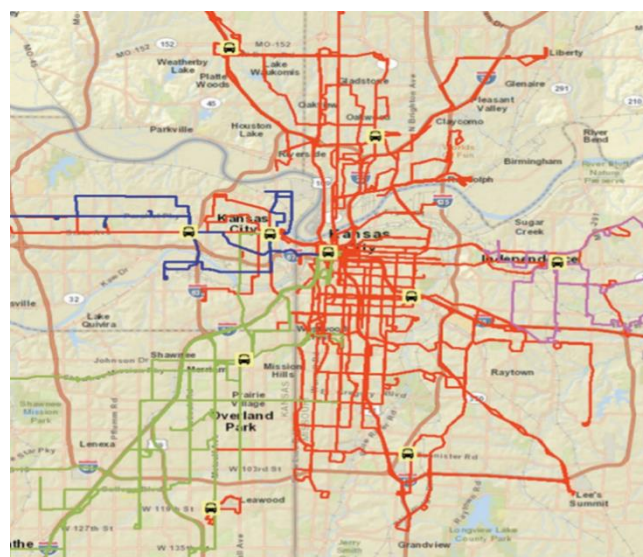
Kansas City näol on tegemist omapärase linnaga, mis jaguneb kahe osariigi – Kansase (KS) ja Missouri (MO) – vahel. Mõlemad linna pooled inimeste jaoks aga niivõrd ühte sulandunud, et

Kansas City, KS suuruseks on 331 ruutkilomeetrit (Facts and Figures, 2017) ning seal elab 145 786 inimest (Population Demographics..., 2017a). Kansas City, MO suurus on 826,3 ruutkilomeetrit ning seal elab 459 787 elanikku (Population Demographics..., 2017b). Mõlemad linna pooled kokku ületavad oma suuruselt Tallinna mitmekordselt, samas elanike arv ei olegi märkimisväärselt suurem (vaid ligikaudu 161 000 inimest rohkem). Kansas City, MO on suurem ja urbaniseerunud linnaosa, kus asub ka kesklinn ehk *downtown* ning kuhu on koondatud spordiväljakud, muuseumid, meelelahutus, loomaaed, lennujaam, kaubanduskeskused ja ehitatud on palju kortermaju. Seega võib *downtowni* pidada Kansas City linna hierarhia tipus olevaks.

23

Ka Kansas Citys on võimalik autoga sõita pea kõikidesse soovitud kohtadesse. Erinevalt Tallinnast läbivad Kansas Cityt ja selle ümbrust mitmed kiirteed (nt I-35, I-70, I-435) ning väidetavalt on seal isegi ühe elaniku kohta kõige rohkem kiirteid võrreldes teiste USA linnadega (Infrastructure..., 2017). Kiirteede rohkuse tõttu on Kansas City elanike igapäevased sõidud tööle ja koju võrreldes teiste suurlinnade elanikega lühemad – keskmiselt 22,9 minutit, lähtuvalt U.S Census Bureau andmetest (Cronkleton, 2017). Autoga sõitmise miinuseks võib pidada tasuta parkimist kesklinnas ning mõningatel juhtudel ka ummikuid, sest hoolimata kiirteedest pole linn siiski ummikuvaba. 02.05.2017 seisuga maksab üks liiter bensiini Kansas Citys palju vähem kui Eestis: 0,508 eurot (1 gallon 2,05 dollarit) (GasBuddy KC, 2017). Kahe linna erinevad kütusehinnad võivad soodustada seda, et ühes sõidetakse odavam kütuse tõttu rohkem ja pikemaid vahemaid kui teises.

Kansas Citys tegutseb kolm suuremat ühistranspordi teenusepakkujat, millest igaüks keskendub suuremalt jaolt kindlale piirkonnale: Kansas City Area Transportation Authority (KCATA) tegutseb Missouri poolel, Unified Government Transit (UGT) Kansase poolel ja Johnson County Transit (The JO) Johnson Countys ehk piirkonnas, mida selles töös vaatlen kui Kansas City äärelinnu (Peer Transit Analysis, 2014). Jooniselt 6 paistab, et Missouri osas liigub ühistranspordi rohkem (punased jooned) kui Kansase osas (sinised jooned) või Johnson Countys ehk äärelinnades (rohelistes jooned). Teisalt tundub siiski igast linnaosast olevat võimalik ühistranspordiga näiteks kesklinna sõita, isegi kui pikalt see aega võtab ning kui mitmeid ümberistumisi tegema peab.



Joonis 6. Ühistranspordi katvus Kansas Citys (Peer Transit Analysis, 2014).

Peer Transit Analysis'is (2014) tuuakse välja, et nõudlus ühistranspordi järgi on viimastel aastatel vaikselt kasvanud ning aastas sõidab ühistranspordiga juba 9% linnaelanikest. Sellest hoolimata pakub linn oma elanikele vähem ühistranspordivõimalusi kui ümberkaudsed regioonid. Analüüsis öeldakse, et vähese ühistranspordi kasutamise ja väheste võimaluste taga on Kansas City elanike laialivalgusus (*Peer Transit Analysis*, 2014). Hõredalt asustatud piirkondades on vähem võimalusi valida erinevate liikumisviiside vahel.

Lisaks eelpool nimetatud kolmele ühistranspordi teenusepakkujale lisandus hiljuti Kansas City kesklinna (*downtown*) ka trammi-sarnane sõiduk, mida kutsutakse *Streetcar*'iks. Selle teekond on 3,5 kilomeetrit pikk ning sõit on tasuta. See pakub kesklinna elanikule või seal piirkonnas liiklevale inimesele mugava ja kiire võimaluse punktist A punkti B liikumiseks (*Kansas City Streetcar*, 2017).

Kansas Citys on loodud ka jalgrattalaenutuse süsteem eesmärgiga edendada aktiivset elustiili. Rattalaenutuspunktid asuvad Missouripoolsel osal ning enamasti kesklinna piirkonnas. Just sinna piirkonda on loodud ka kõige rohkem jalgrattateid ning seal on rattaga liiklemine ohutum kui mujal (*BikeWalk KC kodulehekülg*, 2017). Analüüsist rattasõidu nõudluse kohta tuleb välja, et kõige rohkem soovitaksegi jalgrattaga sõitmise võrgustiku arendamist just Missouri osasse ning kesklinna (*Bicycle Network Demand Analysis*, 2016), kuid see omakorda jätab tahaplaanile Kansase osa ning Johnson County.

1.4.2. Liikumisviiside uuringud Tallinnas

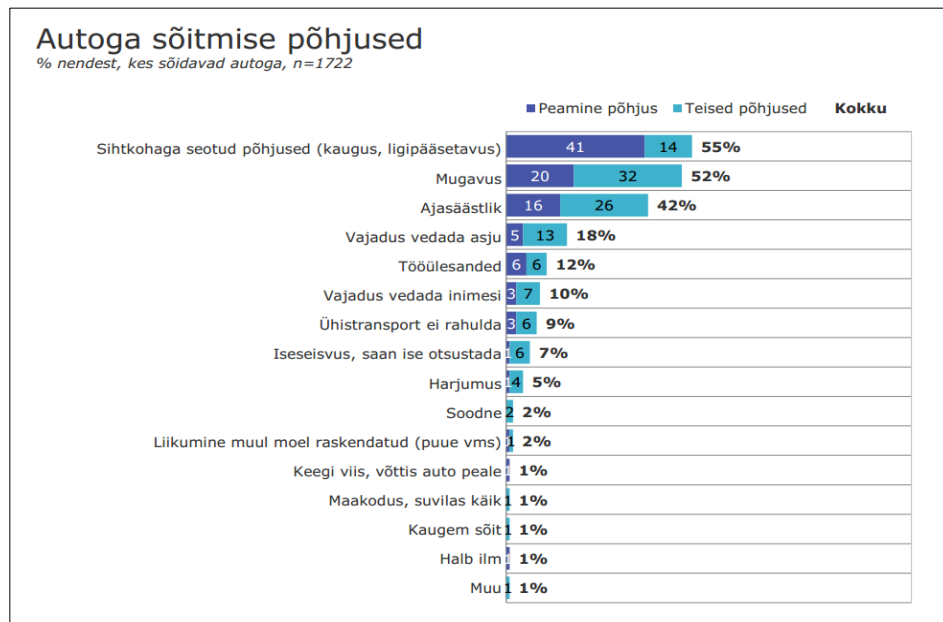
Võrreldes 1990. aastaga on Eestis autokasutus teinud suure hüppe: kui 1990. aastal oli tuhande inimese kohta 153 autot, siis 2015. aastal juba 515 autot (Jüssi ja Poltimäe, ilmumas). 2014. aastal käis Eestis autoga tööl 53% hõivatutest, st iga teine. Ühistranspordiga, rattaga või jalgsi tööl käijate hulk on aastatega vähenenud. Kuna aasta-aastalt on inimeste elukoha ja töökoha vaheline distants suurenenud, kasutatakse selle läbimiseks järjest enam mootorsõidukit (Pukk, 2015).

Uuringud on leidnud, et inimeste individuaalne keskkonnakoormus sõltubki suuresti sellest, kus elatakse (Poom, Ahas ja Orru, 2014). Näiteks Tallinnas, mille külje alla tekib järjest enam äärelinnu, on väga paljud teenused koondunud kesklinna, mistõttu äärelinnade elanikud peavad pikemaid maid nende toodete-teenusteni liikuma. Tihtipeale tähendab see liikumist mootortranspordiga (Poom jt, 2014). Kõige suuremat keskkonnakoormust nt vaba aja teenuste-kaupade tarbimise puhul põhjustavadki need, kes elavad Tallinna (või mõne teise keskuslinna) tagamaal: neil on kõige pikem tee linna vaba aja teenusteni. See viitab ühtlasi

linnast väljaspool elavate inimeste suurele autosõltuvusele (Poom, 2017: 59). Sama võib eeldada ka Kansas City äärelinnades elavate inimeste kohta: et jõuda kesklinna, tuleb ette võtta pikk ja keskkonda koormav teekond autoga.

Viimane suurem liikumisviiside uuring viidi tallinlaste seas läbi 2015. aastal (Liikumisviiside uuring... 2015), kus uuriti liikumisviiside valikuid ja põhjuseid, samuti valmisolekut oma peamist liikumisviisi muuta. Liikumisviiside muutmine on ka selle magistritöö kontekstis oluline, kuid sotsiaalsete praktikate teooriast lähtuvalt võib seada küsimuse alla, kuivõrd inimeste väljendatud valmisolek on piisav reaalse käitumise muutumise saavutamiseks.

Tallinna liikumisviiside uuringus (2015: 5, 14) selgus, et 42% vastanutest liigub igapäevaselt autoga. Kuuel Tallinna perel kümnest on leibkonna kasutuses vähemalt üks auto ning suuremates leibkondades on kasutuses olevaid autosid rohkem, sest nende liikumisvajadused on suuremad. Peamisteks auto kasutamise põhjuseks toodi sihtkohtade kaugust ja ligipääsetavust (ühistransport liiga kaugel, jalgsi pikk maa), mugavust ja ajasäästlikkust (Liikumisviiside uuring... 2015: 5). Samuti toodi välja praktilisi põhjuseid nagu võimalus vedada asju või täita tööülesandeid. Igapäevastest autoga liiklejatest kuus tallinlast kümnest ei oleks valmis oma igapäevast liikumisviisi vahetama.



Joonis 7. Autoga sõitmise põhjused (Liikumisviiside uuring... 2015: 34).

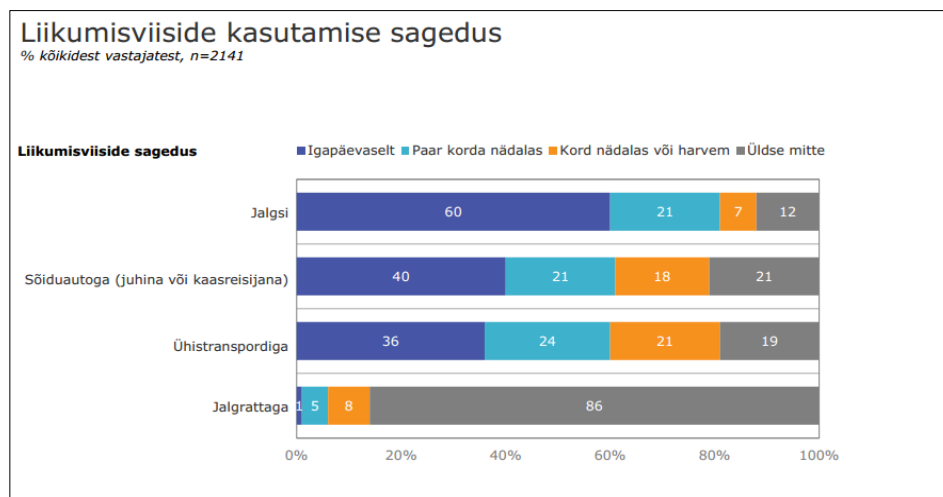
Uuringu järgi kasutab 36% tallinlastest igapäevaselt ühistransporti, keskmiselt enam teevad seda naised ning 15–24-aastased noored. Ühistranspordi eelisteks peetakse soodsat hinda või tasuta sõiduõigust, ühtlasi sihtkohaga seotud põhjuseid (ühistranspordiga on mugavam) või

liinide sobivust (Liikumisviiside uuring... 2015: 28). Eraldi kategooriatena tuuakse uuringus välja sõidujagamisteenused (Uber, Taxify, tuttavaga koos sõitmine) ning taksoteenused, mida oli viimase kuu jooksul kasutanud 38% elanikest (Liikumisviiside uuring... 2015: 16). Sõidujagamisteenustega oli kokku puutunud 20% elanikest, kellest enamik oli sõitnud koos tuttavatega (16%) ning vaid väike osa (4%) oli kasutanud tasulisi sõidujagamisteenuseid. Tasulisi teenuseid kasutavad pigem nooremad inimesed (vanuses 15–29), tuntuim tasuline sõidujagamisteenuse pakkuja on Uber (Liikumisviiside uuring... 2015: 49).

Uuring tõi välja ka erineva kütuseliigiga (vedel- või surugaas, elekter) autode kasutajate hulga, milleks on vaid 5% Tallinna leibkondadest. Võib arvata, et elektriauto kasutaja sõidab pigem lühikesi vahemaid ning algus- ja lõpp-punktid on hoolikamalt planeeritud (Liikumisviiside uuring... 2015: 43). Uuriti ka inimeste valmisolekut elektriautot kasutusele võtma: 1/5 leibkondadest oleks valmis seda tegema, kuid võib eeldada, et barjäärid sellele on elektriautode kõrge hind, samuti hirm sõiduulatus ja laadimispunktide katvuse osas (Liikumisviiside uuring... 2015: 6).

Igapäevaste jalgrattaga sõitjate osakaal uuringus oli väike: jalgratast kasutas sagedalt 6% uuringus osalejatest (Liikumisviiside uuring... 2015: 7). Enam kui pooltel Tallinna peredel on aga olemas vähemalt üks jalgratas ning ootuspäraselt on neid rohkem lastega ja kõrgema sissetulekuga peredes (Liikumisviiside uuring... 2015: 14). Põhjused ratta valimiseks on tervislikkus, harjumus ning ajasäästlikkus (Liikumisviiside uuring... 2015: 28). Jalgsi liikumist kasutab muuhulgas igapäevaselt tööle, kooli või muudesse peamistesse sihtkohtadesse minemisel kuus tallinlast kümnest. Jalgsi liikumine ei tähenda, et kogu teekond võetaks ette jalgsi, vaid kõndimine võib olla ka üks osa teekonnast. Jalgsi liikujate seas kõige enam õpilasi ja üliõpilasi ning pensionäre. Suurimateks pooltargumentideks on tervislikkus, sihtkohaga seotud põhjused (väga lähedal), bussipeatuse kaugem asukoht, liikumine vanalinnas või on muul moel võimatu liikuda (Liikumisviiside uuring... 2015: 27).

Uuringust selgub, kuidas igapäevase peamise liikumisviisina domineerib siiski autoga sõitmine, millele järgneb ühistranspordi kasutamine. Kuigi joonisel 8 paistab justkui jala liikumine oleks kõige enam kasutatav liikumisviis, tuleb mees pidada, et kõnnitakse tihti koos mõne teise liikumisviisiga (näiteks peab kõndima ühistranspordipeatusesse). On näha ka, kuidas jalgrattaga sõitmine ei ole laialdaselt kasutatav liikumisviis.



Joonis 8. Liikumisviiside kasutamise sagedus (Liikumisviiside uuring... 2015: 30).

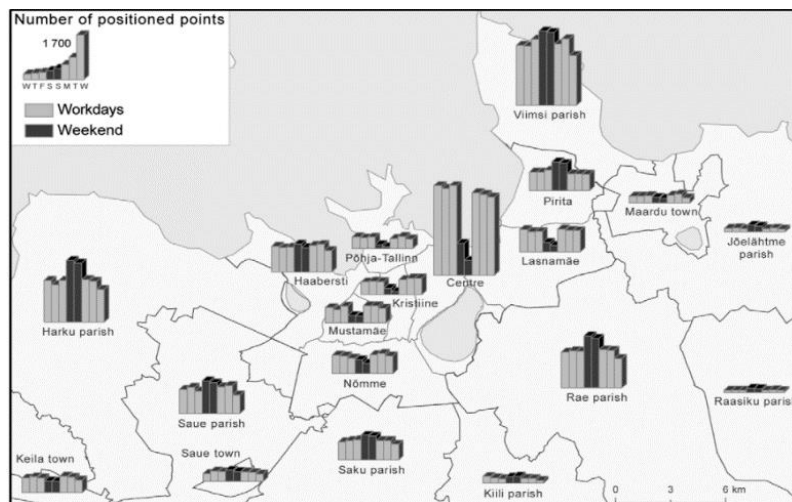
Uuringu läbiviijad küsisid osalejatelt ka seda, kui tõenäoliselt oleksid nad valmis oma igapäevaseid liikumisviise muutma. 72% küsitluses osalenutest oleks oma väidete kohaselt valmis seda tegema, kusjuures 14% igapäevaselt autoga liikujatest oleksid valmis kasutama ühistransporti (Liikumisviiside uuring... 2015: 5). Samas tuleb nendesse väidetesse suhtuda ettevaatusega: väidetav valmisolek millegi tegemiseks/muutmiseks ei pruugi tähendada, et see ka reaalsuses ellu viiakse.

Uuringust lähtuvalt toovad Jüssi ja Poltimäe (ilmumas) välja selle, et tasuta ühistransport, mitmed uued ühistranspordirajad populaarsetel teelõikudel ning tasuline parkimine kogu Tallinna kesklinnas ei ole olnud piisavad tegurid vähendamaks Tallinna elanike isiklike autode igapäevast kasutamist. Jüssi ja Poltimäe eristavad sisemisi ja välimisi faktoreid liikumisviisi valimisel ning teevad seda autoga sõitmise näitel. Sisemisteks on need, kus peamine motivatsioon auto kui transpordivahendi valikul oli vabadus või iseseisvus ehk põhjused, mis peegeldavad naudingut autoga sõidust. 20% 2015. aasta liikumisviiside uuringule vastajatest nimetasid mugavusi peamiseks põhjuseks, miks otsustatakse auto kasuks. Välistel põhjustel aga on seotud sihtkohtaga (kaugus, ligipääsetavus) või aja kokkuhoidmisega, mida inimene ise mõjutada ei saa. 35% vastajatest nimetas sihtkohaga seotud põhjuseid oluliseks igapäevaseks sõiduauto valimiseks, ajasäästu tõi välja 17%. Laialdase autokasutuse põhjustajana toovad Jüssi ja Poltimäe (ilmumas) välja ka selle, et 31% liikumisviiside uuringule vastanutest saavad oma tööandjalt kompensatsiooni kas auto ostuks või parkimistasude maksmiseks. See tõenäoliselt pigem julgustab inimesi autosid kasutama.

Lisaks eeltoodule liikumisviiside uuringule on inimeste liikumiskäitumist uuritud ka näiteks mobiilpositsioneerimise kaudu. Kui eelnev uuring uuris linna administratiivsetes piirides

elavate inimeste liikumiskäitumist, siis nüüd toon põgusalt välja linnapiirist väljaspool elavate inimeste liikumiskäitumise uuringute tulemused. 2006. aastal läbi viidud mobiilpositsioneerimise uuringus osales 277 Tallinna naabervaldades elavat inimest, kelle asukohta kaardistati kaheksa päeva jooksul iga 15 minuti tagant (Ahas jt, 2010: 47). Selline uuring andis võimaluse detailset teada, kus inimene teatud ajahetkel viibib.

Uuringust selgub, et tööpäevadel on inimeste asukoha kaugus kesklinnast väiksem (8–12 km) kui õhtuti (13–16 km), mis viitab sellele, et inimeste töökohad asuvad kesklinnale lähedal. Ka laupäeval liiguvad äärelinnade elanikud kesklinnale lähemale, sest käiakse nt poodides (Ahas jt, 2010: 48). Joonis 9 illustreerib, millistes Tallinna piirkondades veedavad äärelinnade elanikud aega tööpäevadel ning nädalavahetusel. Kesklinnas veedetakse aega pigem tööpäevadel, linnast väljas veedetakse pigem nädalavahetuseti. Uuring tõestab, et ka Tallinnast väljas elavate inimeste jaoks on kesklinn jäänud oluliseks tegevuste kohaks.



Joonis 9. Asukohad, kus 277 mobiilpositsioneerimise kaudu uuritavat inimest tööpäevadel ning nädalavahetustel viibivad (Ahas jt, 2010: 51).

Ahase jt (2010) uuringu tulemusi täiendab kõnekalt Viimsi elanike liikumiste uuring. 2013. aasta seisuga töötas 5705 Viimsi elanikku kesklinnas või kasutas kesklinnas asuvaid teenuseid ning vaid 1361 töötasid oma elukoha lähedal (Mäe, Antov ja Antso, 2013: 61). See omakorda põhjustab suurt liiklusvoogu ning ummikuid hommikul tipptunnil linna viival suunal. Maksu- ja tolliameti andmete järgi selgub, et naabervaldadesse töökohtade loomine ei taga seda, et elanikud ka nendele töökohtadele töötama lähevad. Näiteks Rae vallas on 8727 töökohta, millest vaid 1125 on täidetud kohalike elanike poolt (Mäe jt, 2013: 63). See näitab, et töökohtade loomisega Tallinna naabervaldadesse ei saa tagada, et sealsetele elanikele need

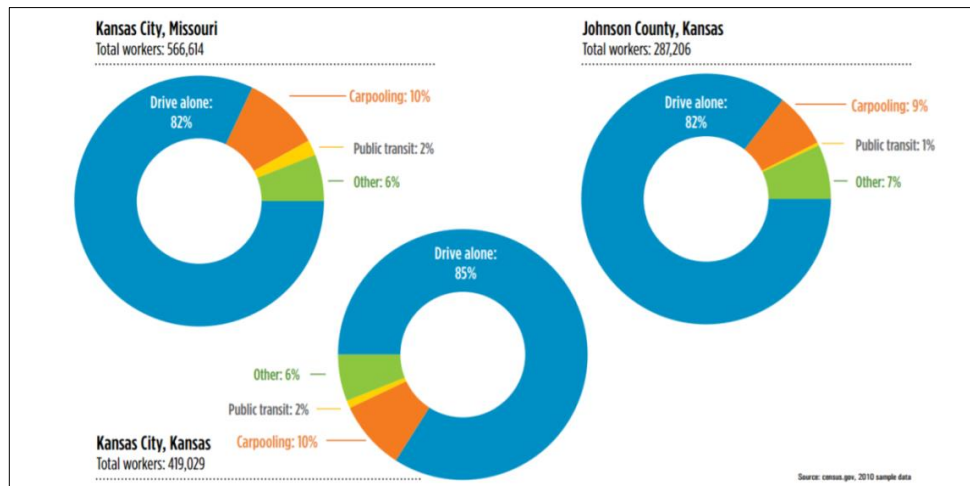
töökohad ka sobivad või meeldivad. Tõenäoliselt valivad inimesed töökohti muudel alustel kui kodu lähedus ning ei pea töökohta liiklemist suuremat sorti probleemiks.

1.4.3. Liikumisviiside uuringud Kansas Citys

Kansas City elanike liikumisviiside kohta nii detailseid uuringuid ei leidunud, ent toon välja andmed 2014. aasta *Peer Transit Analysis* raporti põhjal ning meedias ilmunud artiklitest. Niimoodi ei ole küll Tallinna ja Kansas City andmed üks ühele võrreldavad, ent maalivad siiski teatava pildi üldistest liikumisega seotud trendidest.

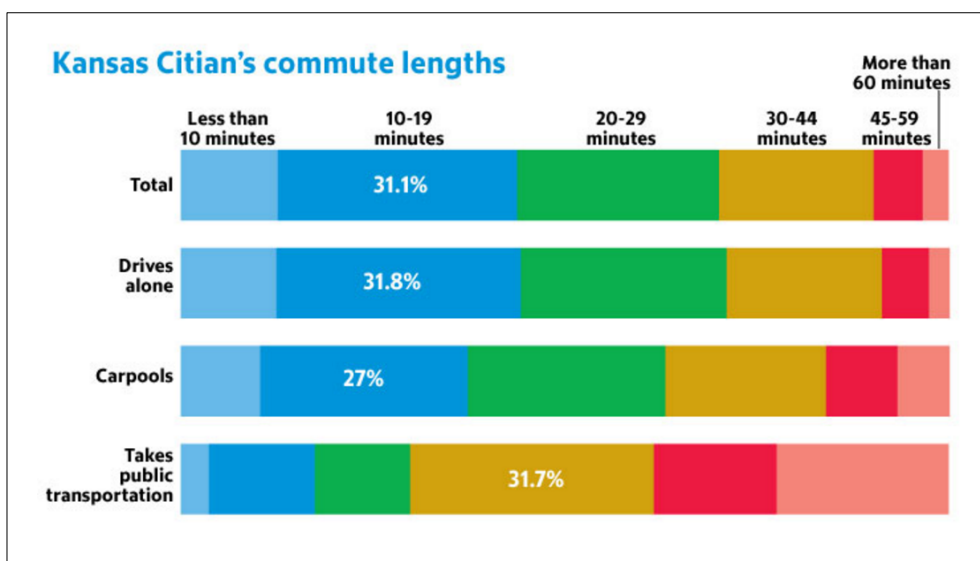
Kansas City elanikud on suurel määral sõltuvad autoga liiklemisest. 92% nendest inimestest, kes töötavad Kansas City, MO poolel, kasutavad tööle minemiseks või tööga seonduvateks sõitudeks autot. Nendest enamik sõidavad autos üksinda ning vaid 10% sõidavad kellegagi koos (ühissõit). Ainult 2% Missouripoolsetest elanikest kasutas tööle minekuks ja tulekuks ühistransporti (Peer Transit Analysis, 2014).

Kansas City, KS olid tulemused sarnased: sealsetest töölkäijatest 93% sõitis tööle autoga, kellest 84% üksinda ning 9% kellegagi ühiselt. Vaid 1% töölkäijatest kasutas liikumiseks ühistransporti (Peer Transit Analysis, 2014). Pean siinkohal oluliseks tuua välja ka Johnson County andmed: 92% töötajatest kasutab tööle minemiseks autosid ning vaid 0,4% ühistransporti. Seega on autoga liikumine Kansas Citys kõige populaarsem siduspraktika tööle minemiseks. Sarnane tulemus tuleb välja ka minu intervjueeritavate öeldust, millest kirjutan lähemalt tulemuste peatükis. Kusjuures huvitav on see, et alternatiiviks autoga tööle liikumisel on hoopis kodust töötamine (mitte nt ühistranspordiga sõitmine) (Miller, 2016). Joonis 10 illustreerib eelpool väljatoodud andmeid tööle sõitmise kohta. Joonise selgitamiseks on vajalik märkida, et *public transit*'i all peetakse silmas busse, trolle, metrood, rongi, taksot või praami. *Other*'i all peetakse silmas töötamist kodust, mootorrattaga sõitmist, rattaga sõitmist, kõndimist või veel mõnd teistsugust viisi tööle minemiseks.



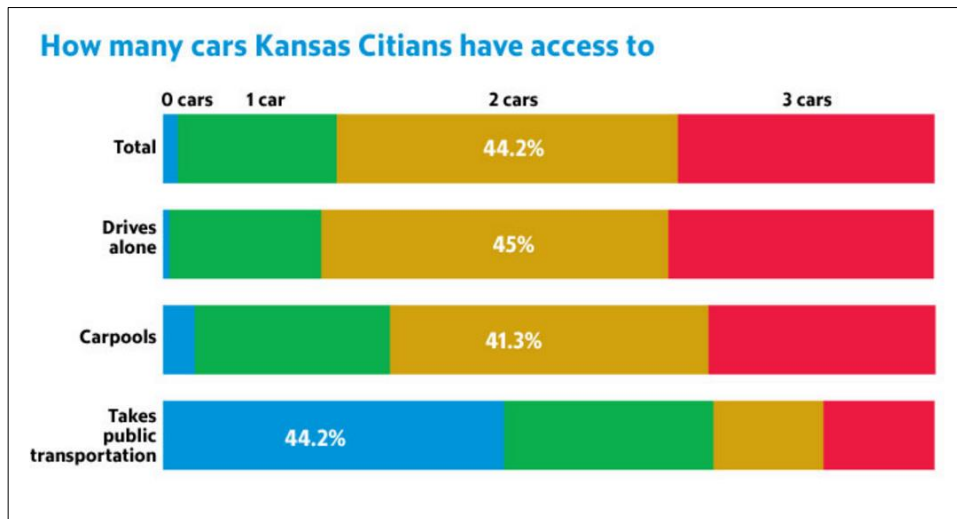
Joonis 10. Protsentuaalne jaotus selle kohta, kui suur osa Kansas City elanikest sõidab tööle autoga ning teiste transpordivahenditega. Allikas: Peer Transit Analysis (2014).

Kõnekas on graafik (joonis 11) ka selle kohta, kui palju aega kulub erinevate transpordiviisidega liikuvatel inimestel oma sõitude peale (kõndimist ega rattasõitu välja ei tooda, millest võib oletada, et nende osakaal on marginaalne). Enamike Kansas City elanike sõitude pikkuseks on keskmiselt 10–30 minutit. Samas on näha, et üksinda autoga sõites mööduvad sõidud enamasti kiiremini kui muul viisil liigeldes. Nendel Kansas City elanikel, kes ühistranspordiga tööle sõidavad (ja kelle osa üldiselt on väga väike, nagu nähtus ülal väljatoodud andmetest), kulub selleks enamasti 30–44 minutit, kusjuures protsentuaalselt on väga suur ka nende ühistranspordi kasutajate hulk, kelle teekond võtab aega üle tunni aja (Cronkleton, 2016). Seega võib vähese ühistranspordi kasutamise üheks põhjuseks pidada muuhulgas suurt ajakulu.



Joonis 11. Erinevate liikumisviisidega kuluv aeg sihtkohta jõudmiseks (Cronkleton, 2016).

Veel ühe kõneka illustratsioonina soovin esitada selle, kuidas on ühistranspordiga sõitmine ning omavahel seotud. Joonisel 12 on näha, kuidas need, kellel ei ole ühtegi autot, sõidavad tõenäolisemalt ühistranspordiga. Loogilisena on näha ka vastupidist tendentsi: mida rohkem autosid inimene omab, seda vähemtõenäolisemalt kasutab ta ühistransporti (Cronkleton, 2016).



Joonis 12. Autode arvu ning ühistranspordi kasutamise omavaheline suhe (Cronkleton, 2016).

Kokkuvõtlikult võib kahe linna liikumisviiside uuringute põhjal öelda seda, et mõlemas linnas on populaarseimaks liikumisviisiks autoga sõitmine. Teisalt on näha, kuidas Tallinnas on alternatiivsete liikumisviiside kasutajate osakaal suurem kui Kansas Citys. Tallinnas on rohkem neid, kes kasutavad igapäevaselt ühistransporti, Kansas Citys on nende hulk marginaalne (erinevate linnaosade lõikes 0,4% kuni 2% elanikest). Sama võib öelda ka kõndimise ning rattaga sõitmise kohta, mida Kansas City uuringus ei mainitud ning millest võib järeldada, et nende liikumisviiside roll seal on minimaalne. Kuigi mul ei õnnestunud leida uuringud, mis kaardistaksid Kansas City elanike valmisolekut oma praegust igapäevast liikumisviisi muutma, võin enda intervjuueeritavate öeldu põhjal arvata, et see on peaaegu olematu.

2. Uurimisküsimused

Käesoleva magistritöö eesmärgiks on uurida kahe linna – Tallinna ja Kansas City – elanike liikumisvalikuid ja nende valikute taga peituvaid põhjuseid, lähtudes sotsiaalsete praktikate teooriast. Soovin mõista, miks teatud liikumispraktikatel on võimekus värvata rohkem praktikuid kui teistel ehk millist liikumist peavad mõlema linna elanikud kindlates olukordades normaalseks. Sealjuures eeldan, et normaalsus on tekkinud osaliselt sellistest põhjustest, mis on indiviididest mittesõltuvad. Sotsiaalsed normid, materiaalne ja sotsiotehniline keskkond, infrastruktuurid, ühiskonna areng, transporditehnoloogia areng ja seetõttu muutunud ajakasutus on kõik tegurid, mis kujundavad inimeste arusaama normaalsest liikumisest. Lisaks soovin intervjuusid analüüsides leida, millised liikumispraktikad suudavad toimida siduspraktikana ja millistel tingimustel see juhtuda saab. Analüüsi fookus saab olema inimeste igapäevastel rutiinsetel liikumistel punktist A punkti B.

Eesmärkidest lähtuvalt olen sõnastanud järgnevad uurimisküsimused:

1. Mida tähendab Tallinna ja Kansas City elanike jaoks normaalne igapäevaliikumine ehk ruumiline mobiilsus?
 - a. Millised tunnused ja omadused on normaalsel liikumisel?
 - b. Milliseid liikumisviise peetakse normaalseks ja igapäevaseks?
 - c. Mis elanike endi hinnangul neid normaalsusi tingib?
2. Mis on erinevate liikumispraktikate tõmbavad ja tõukavad tegurid kahe linna intervjueeritavate jaoks?
3. Milliseid igapäevapraktikaid liikumispraktikad seostavad?
 - a. Milline liikumisviis ja mis tingimustel saab hakkama erinevate praktikate ühendajana ning milline mitte?

3. Meetod ja valim

Selles peatükis annan ülevaate uurimistöö läbiviimisel kasutatud meetodist ning valimi koostamise põhimõtetest.

3.1. Meetod

Uurimistöö tarbeks kogusin andmeid kvalitatiivsel meetodil: viisin 13 intervjueeritavaga läbi semistruktureeritud intervjuud. Kuna töö eesmärgiks oli saada rohkem teada intervjueeritavate individuaalse elukorralduse kohta ning nende põhjendusi erinevate liikumisviiside kasutamiseks, andis semistruktureeritud intervjuu vorm selleks parima võimaluse. Indiviidid said avada ja selgitada oma vaatenurki antud teemale just oma sõnadega, mida peavad oluliseks Daymon ja Holloway (2002: 167). See andis mulle kui intervjuerijale võimaluse küsida täpsustavaid küsimusi, saada mitmekülgset infot ja erinevaid arvamusi. Mul oli vabadus intervjuukavast mitte nii rangelt kinni hoida, kui kerkis esile uusi teemasid, mis väärtsid süvenemist (Daymon ja Holloway, 2002: 171).

Kvalitatiivne analüüs annab võimaluse pöörata detailsemat tähelepanu ka vähemesinevatele nähtustele ja öeldule ning aitas mõista teemat intervjueeritava vaatenurgast lähtuvalt. See aitab sügavamalt mõista inimeste käitumist, suhtumisi ja motivatsioone. Kvalitatiivne sisuanalüüs proovib pigem vastata küsimusele „Miks?“, selle asemel et uurida „Kui palju?“ (Barnham, 2015). Ka antud uurimistöö puhul on oluline mõista just põhjuseid, miks kasutatakse erinevaid liikumisviise ning miks neil praktikatel on külgetõmbejõudu.

3.1.1. Intervjuud

Magistritöö jaoks läbi viidud intervjuude pikkus varieerus 25 minutist kuni 60 minutini. Vestlused salvestasin diktofoniga ning transkribeerisin. Intervjuud viisin läbi kolmes jaos. Esimesed prooviintervjuud toimusid 16.–17. juulil 2015. aastal ühe Tallinna ja ühe Tartu intervjueeritavaga, et testida intervjuukava sobivust. Lähtuvalt prooviintervjuudest sai intervjuukavasse tehtud lisandusi. Intervjuud Kansas City elanikega viisin läbi ajavahemikus 6. veebruarist kuni 6. maini 2016. aastal, mil viibisin vahetusüliõpilasena USA-s. Viimased neli intervjuud Tallinna elanikega tegin vahemikus 26. oktoober 2016 kuni 27. jaanuar 2017. See teeb kokku kuus intervjuud Tallinna-Tartu ja seitse intervjuud Kansas City elanikega.

Intervjuu kava koostasid lähtuvalt neljast alateemast. Esmalt soovisin intervjuus uurida inimese igapäevaste sõitude, teekondade ja liikumisviisi valikute kohta. Teiseks soovisin saada rohkem teada, kuidas kasutatakse isiklikule autole alternatiivseid sõiduvahendeid ja

mis on nende kasutamise või mittekasutamise põhjused. Kolmandaks uurisin, mida tähendab intervjueeritavate jaoks isiklik auto ehk milliseid tunnuseid või omadusi peetakse auto puhul oluliseks ning kas need olulised tunnused oleksid ülekantavad ka teistele liikumisviisidele. Neljandaks soovisin panna intervjueeritavad arutlema hüpoteetilise maailma üle, kus oleks võimalik bensiini- või diislimootoril sõitvast autost loobuda. Alateemade põhjal koostasın täpsemad küsimused. Intervjuude läbiviimisel oli intervjuu kava pigem abistava rolliga: küsimuste järjekorda ma rangelt ei järginud, vaid pigem lasin vestlusel loomulikult kulgeda. Teemad kerkisid esile selles järjekorras, nagu intervjueeritavad neid mainisid. Pidasin siiski silmas seda, et intervjuu lõppedes oleksid kõik küsimused ja teemad kaetud. Intervjuukavaga on võimalik tutvuda magistritöö lisas 1.

Neli tallinlastega tehtud intervjuud viisin läbi intervjueeritavate kodus, et tagada neile turvaline ja mugav keskkond. Üks intervjuu toimus kohvikus ning üks läbi Skype kõne. Kansas City elanikega tehtud intervjuud toimusid kõik läbi Skype'i või FaceTime kõne, sest minu vahetusülikool ei asunud Kansas City linnas. Küll aga ei paistnud videokõne häirivaks teguriks olevat – intervjueeritavad said viibida oma koduses keskkonnas ning ühtlasi panid nemad paika intervjuu jaoks sobiva aja, mil neil muid kohutusi ei olnud. Intervjuude transkriptsioonidega on võimalik tutvuda tööga kaasa pandud mälupulgal.

Uurimistöös kasutan tulemuste illustreerimiseks katkendeid intervjuudest. Kansas City elanikega tehtud ingliskeelsete intervjuude katked olen tõlkinud eesti keelde, kuid töö lisana kaasa pandud mälupulgal on intervjuud originaalkeeles.

3.1.2. Analüüsimeetod

Pärast intervjuude transkribeerimist lugesin intervjuud mitmekordselt läbi ning märkisin erinevate lausete ja lõikute juurde koodid ehk märksõnad, millega need tekstilõigud seostusid. Seega kasutasin induktiivset kodeerimist, kus koodid tekkisid andmete (minu tehtud intervjuude) analüüsil. Kodeerisin eraldi mõlema linna elanike intervjuusid ning seeläbi tekkisid nii Eesti kui ka USA intervjuude analüüsile mõnevõrra erinevad koodid. Peamiselt proovisin koodid moodustada selle järgi, kuidas intervjueeritavad erinevaid liikumisviise kirjeldasid ning milliseid positiivseid ja negatiivseid tunnuseid neile omistasid. Samuti tekkisid koodid selle kohta, milline liikumisviis täidab kõige paremini intervjueeritavate vajadusi liikuda. Seega tekkisid koodid nii autoga sõitmise, ühistranspordiga sõitmise, rattaga sõitmise, kõndimise kui ka ühissõitude kasutamise kohta. Iga koodi alla kujunes tähendusmuster, mis tingimata ei olnud alati homogeneenne. Erinevate liikumisviiside kohta

mainiti nii positiivseid kui ka negatiivseid arvamusi, räägiti positiivsetest ja negatiivsetest kogemustest jne.

Pärast intervjuude kodeerimist kohendasin uurimisküsimusi, sest oli selgunud intervjuude kõige väärtuslikum ja kõnekam osa, mida tasus magistritöös lähemalt edasi analüüsida. Uurimistöö fookuse asetasin seetõttu eelkõige kahele aspektile: mis on intervjuueeritavate jaoks normaalse liikumise tunnused ning lähtuvalt sellest, millised liikumispraktikad suudavad kõige edukamalt olla igapäevaste tegevuste vahel sidustavas rollis. Seejärel sain detailsemalt analüüsida seda, mis paneb intervjuueeritavaid kindlaid liikumisviise kasutama ehk mis on erinevate liikumispraktikate juures tõmbav ja tõukav.

3.2. Valim

Informantide leidmisel on kasutatud homogeense valimi strateegiat selles osas, et informantidel on olemas auto kasutamise võimalus ning vaja ka sellega igapäevaselt liikuda. Muus osas proovisin valimi moodustada võimalikult heterogeense. Informante eristavateks tunnusteks on nende sugu, vanus, perekonnaseis, laste arv, linnaosa, autode arv peres, ühistranspordi kasutamine. Minu valimisse kuulusid kuus täiskasvanut Eestist (viis Tallinnast ning üks Tartust) ning üheksa täiskasvanut Kansas Cityst. Kansas City elanikega viisin läbi seitse intervjuud, millest kahes osales korraga kaks inimest (elukaaslased, kes olid mõlemad valmis intervjuus osalema).

Valimis olevad eestlased leidsin läbi isiklike tutvustuste või palusin oma sõpradelt-tuttavatelt abi valimisse sobilike informantide leidmisel. Kansas City intervjuueeritavad leidsin, küsides abi oma vahetusülikooli kohalikelt üliõpilastelt, kelle vanemad, sõbrad või tuttavad elavad Kansas Citys. Kui Tallinnas oli mul võimalus otsida intervjuueeritavaid võimalikult erinevatest linnaosadest, siis Kansas City puhul on mõned intervjuueeritavad ka samast linnaosast.

Tabelis 1 toon välja intervjuueeritavad soo, vanuse ning elukoha kaupa. Samuti märgin, kas intervjuueeritavad elavad üksi või elukaaslasega ning kas neil on lapsi (sest lapsed võivad mõjutada lapsevanemate sõite). Ühtlasi teen oranži märke nende vastajate juurde, kes osalesid intervjuul korraga (elukaaslased). Tulemuste osas viitan intervjuueeritava tsitaatidele märkega *sugu, vanus ja elukoht* (näiteks *N, 20, Tallinn*). Oluline on märkida ka seda, et kõikidel minu intervjuueeritavatel oli peres olemas vähemalt üks auto, enamikel isegi rohkem.

Tabel 1. Magistritöö informantide iseloomustus.

	Sugu	Vanus	Elukoht	Perekonna -seis	Lapsed	Viide tekstis
Informant 1	Naine	35	Tartu (Aardla)	Abielus	2 last	N, 35, Tartu
Informant 2	Naine	46	Tallinn (Mõigu)	Abielus	2 täiskasvanud last	N, 46, Tallinn
Informant 3	Naine	40	Tallinn (Kalamaja)	Abielus	2 last	N, 40, Tallinn
Informant 4	Mees	27	Tallinn (Mustamäe)	Suhtes	-	M, 27, Tallinn
Informant 5	Naine	50	Tallinn (Kadriorg)	Abielus	2 täiskasvanud last	N, 50, Tallinn
Informant 6	Naine	35	Tallinn (Nõmme)	Abielus	2 last	N, 35, Tallinn
Informant 7	Naine	31	Kansas City, MO (downtown)	Suhtes	-	N, 31, Kansas City
Informant 8	Naine	30	Kansas City, MO (downtown)	Abielus	1 laps	N, 30, Kansas City
Informant 9	Naine	26	Kansas City, KS (Overland Park)	Vallaline	-	N, 26, Kansas City
Informant 10	Naine	45	Kansas City, KS (Piper)	Abielus	3 last	N, 45, Kansas City
Informant 11	Naine	59	Kansas City, KS (Piper)	Abielus	4 last (3 täiskasvanut)	N, 59, Kansas City
Informant 12	Mees	52	Kansas City, KS (Piper)	Abielus	4 last (3 täiskasvanut)	M, 52, Kansas City
Informant 13	Naine	36	Kansas City, KS (Turner)	Abielus	4 last	N, 36, Kansas City
Informant 14	Naine	60	Kansas City, KS (Shawnee)	Abielus	2 täiskasvanud last	N, 60, Kansas City
Informant 15	Mees	62	Kansas City, KS (Shawnee)	Abielus	2 täiskasvanud last	M, 62, Kansas City

3.3. Meetodi kriitika

Kasutatud meetodi ja valimi juures on asjakohane välja tuua ka mõningad kitsaskohad, mis võivad osaliselt vähendada uurimustulemuste usaldusväärsust.

Kvalitatiivse intervjuumeetodi miinuseks võib pidada subjektiivsust. Kuigi proovisin intervjuueerijana küsida küsimusi võimalikult neutraalselt ning oma intervjuueeritavaid mitte teatud vastustele kallutada, ei saa ma välistada, et minu küsimuste sõnastustel intervjuueeritavate vastuste juures mingit mõju ei olnud. Intervjuumeetodi miinuseks võib pidada ka seda, et korraga analüüsitakse vaid piiratud arvu inimestega tehtud intervjuusid ning saadud tulemusi ei tohi üldistada suuremale populatsioonile kui vaid konkreetse töö intervjuueeritavad. Kvalitatiivse intervjuumeetodi plussiks on küll see, et see võimaldab saada väga detailset infot ühe inimese liikumisharjumuste kohta, ent uurimistöö tulemused on

üldistatavad ikkagi vaid nendele 15-le inimesele, keda magistritöö tarbeks intervjuerisin. See on kindlasti liiga väike valim, et teha põhjanevaid järeldusi mõlema linna terve elanikkonna kohta. Samas annavad need intervjuud edasi inimeste representatsiooni sellest, kuidas nad oma liikumist mõtestavad. Võib öelda, et praktika representatsioon intervjuu situatsioonis on samuti osa praktikast. Taolist kvalitatiivset uuringut oleks huvitav ühendada nt mobiilpositsioneerimise uuringutega, mis võimaldaksid võrrelda inimeste kirjeldusi oma liikumisest nende tegelike liikumiste ja asupaikadega.

Mõneti võib miinuseks pidada ka võrreldavate linnade valikut. Kuigi Tallinn ja Kansas City ei erine suurel määral oma rahvaarvu poolest (Kansas Citys elab ligikaudu 161 000 inimest rohkem), erinevad nad suuresti oma territooriumilt. Intervjueritavate liikumispraktikad võivad sellest lähtuvalt kahes linnas päris erisugused olla ja võib arutleda, millised oleksid tulemused siis, kui oleksin Tallinnat võrrelnud mõne pindalalt sarnasema linnaga. Samas pidasin oluliseks ära kasutada vahetusaastast tulenevat võimalust teha võrdlev uuring.

Kuna kõik magistritöö intervjueritavad olid autoomanikud, on seetõttu sisuliselt tegemist autoomanike liikumispraktikate uuringuga. Autoomanike arusaamad ja kogemused liikumisest on aga tõenäoliselt teistsugused, kui autot mitteomavate inimeste liikumispraktikad ja -harjumused. Viimased jäävad selles magistritöös uurimata.

Samuti tooksin valimi kriitikana välja selle, et Tallinna intervjueritavad elavad linna administratiivsete piiride sees (välja arvatud üks, kes elab Tartus, ning teine, kes elab ligikaudu 100 meetrit linnapiirist), kuid Kansas City intervjueritavad elavad nii linnas sees kui ka päris kaugel äärelinnades. Seega on Tallinna intervjuudest saadud tulemused mõnevõrra kallutatud linna sees elavate inimeste liikumispraktikate kaardistamise poole ning tulemused võiksid olla teistsugused, kui informantide hulgas oleks ka naabervaldades elavaid inimesi (Rae, Saue, Kiili vm). Samuti võiksid tulemused olla teistsugused, kui Kansas Citys oleks õnnestunud leida vaid selliseid informante, kes elavad linna administratiivsete piiride sees. Kuna tollel hetkel ei olnud mu tutvusringkond Kansas Citys väga suur ning ühtlasi ei tundnud ma veel kõiki linnaosasid ja nende eripärasid, jäid valikusse need intervjueritavad, keda kaastudengid mulle soovitasid ja kelle kontakti andsid.

4. Tulemused

Selles peatükis esitan uurimistöö tulemused, mis on saadud intervjuude transkriptsioonide temaatilisel analüüsil. Peatükis 4.1 kirjeldan, millist liikumist peavad Tallinna ja Kansas City elanikud normaalseks ehk millised tunnused peavad normaalsel liikumisel nende jaoks olema. Peatükis 4.2 arutlen, mis on intervjuueeritavate jaoks erinevate liikumisviiside tõmbavad ja tõukavad tegurid. Peatükis 4.3 leian seoseid liikumispraktikate ja teiste igapäevapraktikate vahel ning uurin, millistel liikumispraktikatel on suurim sidustav jõud ja miks.

4.1. Normaalse liikumise tähendus Tallinna ja Kansas City elanike jaoks

Selle alapeatüki eesmärk on leida kahe linna elanikega tehtud intervjuudest tunnused, mida nemad normaalsele liikumisele omistavad. Seejuures ei pruugi need normaalsuse tunnused olla indiviidi isiklikud eelistused, vaid on kujunenud läbi ühiskonnas olevate sotsiaalsete tavade ja normide, mis on käitumisse poolautomaatselt omaks võetud. Muuhulgas võrdlen, kas ja kuidas liikumisega seotud normaalsused kahe linna elanike vahel erinevad.

Intervjuusid kodeerides ja analüüsides joonistus välja, et normaalne liikumine on mõlemas linnas selline, mis esiteks tagab iseseisvuse ja vabaduse, teiseks võimaldab kiiresti sihtkohta jõuda ja seeläbi aega kokku hoida ning kolmandaks tagab soovitud ja vajaminevad mugavused. Nendele normaalsuse kriteeriumitele suudavad erinevates situatsioonides ja linnades vastata erinevad liikumisviisid.

4.1.1. Iseseisvus ja sõltumatus

Tallinna ja Kansas City informandid hindavalt kõrgelt võimalust olla iseseisvad oma liikumiste planeerimisel. Soovitakse olla iseenda aja peremehed, teha sõite siis, kui selleks on vajadus või tuju. Seega peetakse normaalse liikumise üheks tähenduslikuks osaks otsustus- ja valikuvabadust selles osas, millal liikuda ja millist liikumisviisi selleks kasutada. Kõige paremini vastab iseseisvuse ja sõltumatuse tingimustele autoga sõitmine, mis on saanud omamoodi vabaduse sümboliks. Kuigi vabadus ja oma aja peremeheks olemine on hinnas mõlemas linnas, tuli see väga olulisena välja Kansas City elanike intervjuudes. Autoga sõitmine haakub ameeriklaste vabaduse kontseptsiooniga (*concept of freedom*): tänu isikliku auto olemasolule ei pea kellelegi teisele lootma ega millegi järgi ootama.

„Ja tead, vähemalt kesk-lääne ameeriklaste jaoks tähendab vabaduse kontseptsioon võimalust olla iseseisev ning liikuda siis, kui me ise tahame ja millal me tahame.“ (M, 52, Kansas City)

Ka eestlased ei olnud tagasihoidlikud mainima, kuidas auto annab neile võimaluse sõltuda vaid iseendast ja planeerida sõite vaid iseenda soovidest lähtuvalt. Väliste jõudude järgi ajagraafiku sättimine nõuab intervjuueeritavate jaoks lisapingutust ja selle suhtes ollakse skeptilised. Samuti kirjeldatakse ühistranspordiga sõitmist kui „loksumist“, samal ajal kui autoga sõitmist peetakse mugavaks. Seega on iseseisvus oluline normaalse liikumise kriteerium.

„Nojah, eks kui ma näiteks enda pealt võtan, kui ma mingid perioodid käin autoga tööl tihedamini, siis mõtled küll, et nii mugav, tuled töö juurde, istud autosse, pargid kuhugi siia lähedale. Muidu peaks kuhugi trammi peale minema ja siis ootama seda ja loksuma. (N, 40, Tallinn)

Samas võib mõlema linna elanike poolt hinnatud vabadus ja iseseisvus mõningal määral olla näiline: ka vabadust hindavale ameeriklasele kehtivad eri institutsioonide poolt sätestatud normid selle kohta, mis kell algab töö- või koolipäev või mis kellast kellani on avatud poed. Samas suudab auto nende ajaliste piirangute seadistuses ja struktureerituses pakkuda siiski mingit vabaduse tunnetust: vähemalt saab ise otsustada, mis kell kodust väljuda, mitte ei dikteeri seda otsust ühistranspordigraafik. Kui kodust väljumise kellaaja dikteerib aga mõni teine argikohustus (nt tööle jõudmise kellaeg), ei tunnetata seda vabaduse piirajana.

Alternatiivsed liikumisviisid suudavad iseseisvuse kriteeriumi vähem täita, seda eriti Kansas Citys. Millestki muust kui enda autost sõltumist peetakse ajakuluks ja riskantseks. Kansas City intervjuueeritav, kes polnud kunagi ühistranspordiga sõitnud, küsis nõutult, et mis saab siis, kui bussist maha jääda. Auto olemasolu väärtustatakse, kuna see tagab kindlustunde ning selle roolis ollakse iseenda peremees.

„Ma mõtlesin, et kui ma kulutaksin iga päev 30 või 45 minutit rohkem tööle minemiseks ja sealt tulemiseks... See oleks minu jaoks küll aja raiskamine. Sest sa juba ärkad üles ja sätid end valmis ja kiirustad uksest välja ja... Samal ajal pead sa bussile lootma iga päev... Aga nagu mis siis kui sa sellest maha jääd? Sa peaksid järgmist ootama ja... no tead küll, mis ma mõtlen.“ (N, 26, Kansas City)

Ühest küljest on autoga sõitmine muutunud seal niivõrd normaalseks inimeste hoiakute ja iseloomuomaduste tõttu (suur iseseisvuse soov), teisalt on need hoiakud tõenäoliselt kujunenud ka infrastruktuuriliste põhjuste tõttu. Kansas Citys ei ole intervjuueeritavate sõnul usaldusväärset ja mugavat alternatiivsete liikumisviiside süsteemi, mistõttu autoga sõitmine on paljudel juhtudel ainuvõimalik variant. See kehtib eriti äärelinnades elavate inimeste puhul, kes ei tea, mis marsruudil bussid sõidavad, kus bussipeatused on või kust üldse

bussiaegu otsida. Nad ei ole selle välja uurimiseks näinud vajadust, sest neil on alati olemas olnud autoga sõitmise võimalus. Samuti ei ole linnaplaneerimises piisavat tähelepanu saanud kergliiklusteed, mistõttu jalgrattaga sõitmine või kõndimine ei ole mugav ning pole muutunud igapäevaseks sihtkohtadesse minemise viisideks. Niisiis on infrastruktuuriliste põhjuste tõttu auto omandanud niivõrd olulise tähenduse vabaduse tagajana: ilma selleta oleks mõningatel elanikel peaaegu võimatu ringi liikuda. Teisalt on huvitav see, et ka Kansas City kesklinnas elavad intervjueeritavad, kelle marsruutidel sõidab ühistransport ning on olemas kõnniteed, ei maininud, et nad neid võimalusi eriti tihti kasutaks. Seega ei saa infrastruktuurilisi puudusi pidada ainsaks põhjuseks, miks alternatiivseid liikumisviise laialdaselt ei kasutata. Rolli mängib kindlasti töö intervjueeritavate soov tunnetada, et nad on oma tegevustes sõltumatud, samuti ka väljakujunenud harjumused.

„Siin meil on mingisugune bussiteenus. Me ei ole seda kunagi kasutanud, lihtsalt seepärast, et see on meile väga ebamugav. Kui sa alustaksid bussisõitu äärelinnast ja tahaksid minna linna, siis ilmselt oleks vajalik ümber istuda, et sinna jõuda. Ja üldse ei ole bussipeatust nii lihtne leidagi.“ (M, 62, Kansas City)

Erinevalt Kansas Cityst on Tallinnas aga loodud usaldusväärne alternatiivsete liikumisviiside võrgustik: olemas on toimiv ühistranspordisüsteem, kõnniteed ning teatud paikades ka jalgrattateed. Seetõttu kumab eestlastega tehtud intervjuudest välja suurem avatus erisuguste liikumisviiside kasutamiseks ning ka teised liikumisviisid suudavad teatud tingimustel iseseisvuse ja vabaduse kriteeriumi täita. Tallinlased tõdesid, et nende jaoks olulistel marsruutidel ühistransport liigub ning oli intervjueeritavaid, kes seda ka iganädalaselt kasutavad. Eelkõige ei tunne ühistranspordiga sõites iseseisvuse kaotamise tunnet need tallinlased, kelle kodu juurest kesklinna sõidab mitu ühistranspordiliini ning üsnagi tihedalt. Seega sõltub ühistranspordi kasutamine suuresti ka sellest, kus inimene linnas elab. Samuti on Tallinnas erinevate tegevusteni jõudmiseks võimalik ka kõndida või jalgrattaga sõita. Ei saa eitada, et autoga sõitmise praktilal on suurim külgetõmbejõud ka Tallinnas, kuid osad intervjueeritavad kaaluvad mõnikord ka alternatiivseid variante. Kusjuures kui mõnest ameerika intervjuust ilmnes, et ühistranspordi kasutajateks peetakse üldiselt vaesemaid ja halvemal elujärjel olevaid inimesi, siis Eestis sellist kuvandit ei ole: on normaalne, kui ühistranspordiga sõidab ka heal elujärjel inimene.

„Kui sa elad suure magistraali ääres, nagu mina elan, Sõpruse puiestee ääres, siis on väga lihtne, on nii palju võimalusi kesklinna ja tagasi saamiseks.“ (M, 27, Tallinn)

„Ja tagasi tulen ma reeglina koju trammiga. Ja kui ma pean veel kuhugi minema, ma ei tea, trenni, siis see on kodu lähedal, sinna ma lähen jalgsi. Või kui on poodi vaja minna, siis autoga. Pigem.“ (N, 40, Tallinn)

Ameeriklaste autokeskne mõttemaailm ning autoga sõitmine kui ainus normaalne liikumisviis tuleneb osaliselt ka sellest, et on juurdunud arusaam, et autoga peab sõitma hakkama võimalikult noorelt. Pea kõik intervjuueeritavad said autole ligipääsu juba 16. eluaastast, kusjuures mitmed said juhilubadega koos ka isikliku auto (nt vanema õe-venna kasutatud auto). See pidavat olema märgiline hetk noore inimese elus, kus ta ei sõltu enam oma vanematest, mis on jällegi tõestus intervjuueeritud ameeriklaste soovist olla iseseisev ja sõltumatu. Eestlased aga sellist arusaama ei väljendanud. Kuigi ka siinsed intervjuueeritavad said auto üpris noorena, ei peetud seda tingimata iseenesestmõistetavaks või hädavajalikuks.

„Ma arvan, et see on see viis, kuidas meid on kasvatatud. Me ootasime seda hetke, et saada oma juhiload ja kui see juhtus, siis see oli nii suur asi. Ja siis sa mõtlesid välja viisi, kuidas endale auto saada ning siis saavad su sõbrad endale auto ning see lihtsalt muutub normaalseks...“ (N, 26, Kansas City)

Autoga sõitmine täidab kõige paremini vabaduse kriteeriumi ka siis, kui on vaja teha mitu sõitu päeva jooksul – auto annab selleks mugava ja kiire võimaluse. Tallinlased, kes vajadusel kodu-töö-kodu marsruudi oleksid isegi nõus ilma autota läbima, sõnasid, et mitme sõidu korral on auto ikkagi ilma mõtlemata kindel valik. Kansas City elanike puhul tuli välja, et mitmed neist ei saaks isegi oma praegust tööd teha, kui neil ei oleks isiklikku autot, millega päeva jooksul ringi liikuda. Selgub, et on tavapärane töötada ametis, kus auto omamine on eelduseks. Seega ei ole auto enam pelgalt isiklike igapäevareiside jaoks vajalik, vaid mõjutab lausa töökohavalikuid.

„Kui mul on juba mitu käimist, siis ma ei lähe mitte mingil tingimusel mingi muu asjaga – lähen teen autoga ära ja kõik.“ (N, 35, Tartu)

„Kui mul autot ei oleks, siis ma ei saaks neid välitöid teha ja siis ma ei saaks ka sellel töökohal töötada.“ (N, 31, Kansas City)

Niisiis on näha, et autoga sõitmisel on iseseisvuse tagajana Kansas Citys suurem roll kui Tallinnas. Tallinlased paistavad olevat avatumad oma isiklikku autot aeg-ajalt teiste liikumisviiside vastu vahetama, sest olemasolevad alternatiivid ei piira nende iseseisvust nii suurel määral nagu Kansas Citys. Seega mõjutavad auto kasutamise praktikad nii tähenduslik aspekt (iseseisvuse tagaja) kui ka materiaalne aspekt (infrastruktuur).

4.1.2. Aja kokkuhoidmine

Töö teoreetilises osas viitasin uuringutele, mis ütlevad, et inimeste jaoks on aja tähendus muutunud (Rosa, 2003): tänu transpordivahendite arengule on inimestele tekkinud juurde vaba aega, mida sisustatakse uute tegevustega. Transport aitab tegevuskohtadeni kiiremini jõuda. Ka selle magistritöö informantide jaoks on oluline, et nende liikumisviis viiks neid soovitud sihtkohta kiiresti. Liikumist või transpordivahendis aja veetmist ei peeta nauditavaks tegevuseks, pigem on see vajalik mõne teise (nauditava) praktika tegemiskohani jõudmiseks. Intervjueeritavad väärtustavad oma aega, seega võib kiirust ja ajasäästu pidada teiseks tähenduslikuks komponendiks normaalset liikumist mõtestades.

Mõlema linna intervjueeritavad on enamikel juhtudel ühisel arvamusel, et autoga sõitmine on kõige kiirem liikumisviis, samas kui ühistranspordi kasutamist tajutakse ajakuluna. Ühistranspordiga sõitmiseks peab üle vaatama ajad, jalutama peatusesse, ootama bussi, sõitma läbi mitmete peatuste ning lõpuks veel sihtkohta kõndima. Seda kõrvutati autoga sõitmisega: istud autosse oma maja ees ning sõidad uksest ukseni ilma vahepeatusteta. Oluliseks peeti, et liikumisviis viiks sihtkohta võimalikult lähedale, minimeerides kõndimiseks kuluvat lisaaega.

„Bussiga sõitmine tähendab, et sa pead võtma endale hetke, hingama rahulikult, minema bussipeatusesse ja lugema bussi näiteks 15 minutit raamatut. See annab võimaluse justkui natuke rohkem puhata, samas kui autoga sõites pead sa keskenduma. Teisalt jõuad autoga sõites täpselt sinna, kuhu ja millal sa tahad jõuda. Seega on mõlemal omad plussid ja miinused.“ (N, 31, Kansas City).

Sellegipoolest leidsid Tallinnas ka üksikuid intervjueeritavaid, kes sõnasid, et ühistransport võib teatud tingimustel autost kiiremgi olla: nt tiptundidel, mil ühistransport saab sõita spetsiaalsetel ühistranspordiradadel, tagades suurema kindlustunde õigeks ajaks kohale jõuda. Teisalt, nagu ennegi mainisin, on aktiivsemateks ühistranspordikasutajateks need, kes elavad piirkondades, kus ühistranspordivariante on mitmeid ja need liiguvad tihti. Trammid Kalamajas, trollid Mustamäel ning buss Kadriorus väljuvad ligikaudu iga kümne minuti tagant kesklinna suunal. Seega võib öelda, et avatust ühistranspordi suhtes tingib Tallinnas suuresti inimese elukoht, ümbritsev keskkond ning kellegi teise poolt loodud ühistranspordigraafikud ja -peatused.

„Eriti kui sa pead kuskil tiptunnil jõudma kuhugi. Sa tead, et buss läheb see kell, ja bussiga sa jõuad raudselt kohale. Autoga sa istud ummikus. Näiteks lähed teatrisse või kuhu iganes.“ (N, 50, Tallinn)

Võrreldes analüüsitavaid linnu suuruse ja distantside poolest, on erinevused märgatavad. Tallinna on väiksem linn, kus sihtkohad jäävad enamasti 5–10 kilomeetri kaugusele. Tallinna intervjueeritavad ei maininud pikki distantse, kohati oli neil isegi piinlik, et lühikeste distantside läbimiseks autosid kasutavad. Kansas City elanikud rõhutasid aga valglinnastumise tõttu tekkinud pikki distantse sihtkohtade vahel. Hakates neid distantse läbima millegi muu kui autoga, kaotatakse ajas märgatavalt. Seega võib väita, et linnaruum ise on see, mis määrab transpordivahendi valiku, seda muidugi koosmõjus teiste komponentidega (alternatiivide olemasoluga, alternatiivide mainega jne).

„Ma ütlesin, et üldiselt enamikele kesk-lääne elanikele, milleks seda riigiosa võib pidada... Ilmselt erinevalt Eestist, on meie riigis lihtsalt nii palju järjestikuseid miile. Ma mõtlen, et... Nad kutsuvad seda valglinnastumiseks, kõik on laiali valgunud.. Distsantsid erinevate kohtade vahel on pikad. Seega on auto hädavajalik.“ (M, 52, Kansas City)

Autoga sõitmise ja ajasäästu vahelise probleemina tõid Kansas City elanikud samuti välja ummikud, ent kuna see on äärelinna elanikele ainuke tõsiseltvõetav sõiduvariant, ei ole neil endi sõnul muud võimalust, kui ebamugavused ära kannatada.

„Ja liiklus oli lihtsalt nii halb selles kohas, kus me elasime, kui me läksime tööle ja tagasi. Me ei rääkinud kunagi teistest transpordiviisidest, aga me lihtsalt rääkisime sellest, kui raske oli iga päev punktist A punkti B jõudmine. Aga me sellest küll ei rääkinud, milliseid teisi võimalusi me võiksime kasutada.“ (N, 26, Kansas City)

Eelpool kirjutatust võib järeldada, et inimesed, kelle jaoks alternatiivse liikumisviisi, nt ühistranspordi kasutamine ei nõua lisapingutust või kelle kodu lähedal ühistransport tihedalt liigub, kasutavad seda rohkem ja meelsamini, sest ei taju seda ajakuluna. Inimesed, kelle jaoks alternatiivsete liikumisviiside kasutamine nõuab aga lisapingutust ja lisaaega (graafiku väljaotsimist, ümberistumisi vms), sõidavad tõenäolisemalt autoga. Eriti joonistub see välja Kansas City elanike puhul, kes peaksid tegema tõelise pingutuse, et uurida esiteks välja peatuste asukohad, teiseks teha selgeks, mis kellaaegadel buss väljub ning kust üldse bussiaegu otsida ja panna sellest lähtuvalt kokku marsruut koos võimalike ümberistumistega. Selle kõrval on kiirem ja lihtsam variant otsustada auto kasuks. Jalgrattaga sõitmist või kõndimist ei kaaluta seal juba ainuüksi pikkade distantside tõttu. Tallinnas seevastu ei toodud välja küll rattasõidu ajakulu, ent pigem on selle mittekasutamine seotud teiste mugavus- ja ohutusprobleemidega, millest kohe kirjutan.

4.1.3. Mugavused

Lisaks iseseisvusele ning aja kokkuhoiule, mis on liikumisel olulised tähenduslikud tegurid, on informantide jaoks kolmandaks normaalse liikumise tunnuseks mugavus. Valitud transpordiviis peab aitama teha igapäevatoimetusi võimalikult mõnusalt ja muutma need lihtsaks. Kuna tihti peale on mugavus seotud sellega, kui hästi haakub liikumispraktika teiste praktikatega, tuleb mugavusest mõnevõrra rohkem juttu peatükis 4.3, kus käsitlen liikumispraktikaid kui siduspraktikaid. Sellegipoolest annan ka siin lühikese ülevaate, sest mugavused on intervjuueritavate jaoks normaalse liikumise lahutamatud tunnused.

Mugav liikumine võtab intervjuueritavate jaoks erinevaid vorme, kuid peamistena tooksin välja järgneva. Mugav liikumine kaitseb inimest halva ilma eest ning aitab tal esinduslikuna sihtkohta jõuda; ei nõua lisapingutusi; aitab tassida asju; on ohutu; ning aitab mugavalt viia lapsed nende jaoks vajalikesse kohtadesse. Ehk inimese liikumisviisi valik peab haakuma tema teise tehtava praktikaga.

Taas selgub intervjuudest, et parimaks mugavuste tagajaks on auto. Autot kasutades ei ole vaja teha lisapingutusi (puhuda täis rattakumme, kulutada aega ja energiat kõndimisele) ning see aitab mugavalt asju kanda, olgu asjadeks kas toidukotid, trennivarustus või linnakodust suvilatesse viidavad asjad.

„Ja kui sa tahad kuhugi minna, näiteks toidupoodi, siis sa pead oma asjad sealt tagasi tooma... Kui sa tassiksid neid bussis või rongis, siis need on rasked... Või kui sa plaanid osta näiteks mingit mööblit või midagi.“ (M, 62, Kansas City)

„Täiesti reaalne, kui on mingi välismäng kuskil Türil ja siis järgmiseks korra on vaja pallid Kalevisse tuua, meie peamisesse treeningpaika, siis on vaja selleks ju autot kasutada.“ (M, 27, Tallinn)

Mugav liikumine tähendab ka esindusliku välimusega sihtkohta jõudmist (ühiskonnas kehtivad normid) ning seda võimalust tagavad eelkõige autod või ühistransport. Huvitavana tuli välja, et Tallinnas peavad rattasõitu välimust sassi ajavaks eelkõige need, kes seda igapäevaselt ei kasuta. Nendele, kelle jaoks rattasõit on olnud normaalne igapäevane liikumisviis, ei näe selles probleemi ja mainitakse, kuidas isegi kotsakingadega on võimalik väga edukalt rattaga tööle sõita. Sellega haakuvaks mugavuseks on ilmastikukindlus: mõnd liikumisvahendit saab edukalt kasutada igal aastaajal ja iga ilmaga, samas kui teised tuleb aastaajast või ilmastikutingimustest lähtuvalt kõrvale jätta. Üldiselt on Eestis kujunenud

normaalsuseks see, et rattaga sõidetakse soojadel perioodidel ning talvel kasutatakse teisi vahendeid. Samas on autoga sõitmine peamine liikumispraktika kogu aasta vältel.

„Aga samas ma ei istu ratta selga ja ei tule sellega kooli, et noh esiteks oled nagu higimull kui kooli jõuad ja teiseks tahad ikka nagu viisaka inimesena kooli jõuda. Siis võtaks pigem mitte jalgratta, vaid linnaliinibussi ja kõndida mööda põldu.“ (N, 35, Tartu)

Liikumispraktika peab tagama ka lapsevanemate jaoks võimalikult lihtsa viisi, kuidas lapsi vajalikesse kohtadesse toimetada. Lapsed tingivad enese teadmata selle, milline on nende vanemate jaoks normaalne liikumine. Kansas Citys on lastega seotud autosõitude osakaal suurem kui Tallinnas: kui Tallinnas saavad lapsed ka iseseisvalt kooli või trenni mindud, siis ameeriklased sõidutavad oma lapsi pea alati vajalikesse kohtadesse. See erinevus tuleneb kindlasti infrastruktuurilistest eripäradest: Kansas City lastel ei ole ühistranspordivõimalusi, samuti on nende sihtkohad üksteisest kaugemal.

Koos lastega on autoga mugavam liigelda mitmel põhjusel. Esiteks on lapsevanemal kindlustunne, et tema laps on autos turvaliselt kinnitatud, seevastu, kui bussis neid turvavõimalusi pole ning jalutamist ja rattasõitu peetakse infrastruktuuri puudumise tõttu ohtlikuks. Teiseks on lapsevanemal turvatunne, et laps ei räägi ega lähe kaasa võõrastega. Kolmandaks on kindlustunne, et laps on jõudnud õigel ajal õigesse kohta. Neljandaks on pikamaasõitude puhul võimalik autos lihtsamini laste meelt lahutada. Lastega seotud sõidud tingivad kindlasti mingi osa intervjueeritavate igapäevasõitudest ja kujundavad seda, milliseid liikumispraktikaid eelistatakse.

„Minu peamised sõitmised on küll minu laste pärast, kui kellelgi on vaja, et ma neid kuhugi sõidutaks. /.../ Mu lapsed ei saaks näiteks skaudiliikumises osaleda [kui mul ei oleks autot]. Või teistes oma vaba aja tegevustes. Ma arvan, et ilma autota oleksid meil väga limiteeritud võimalused viia lapsed nende üritustele.“ (N, 36, Kansas City)

„Ükski meist pole kunagi olnud mingi taksojuht lastele. /.../ Muidu üks vanem peab lihtsalt töölt lahti võtma.“ (N, 50, Tallinn)

Lisaks eelnevale on normaalne liikumine selline, mis on ohutu. Kuigi ka auto ning ühistranspordiga liiklemist võib tähelepanu hajudes pidada ohtlikuks, ei valmistanud see intervjueeritavate jaoks muret. Ohtlikkustunne tekkis siis, kui mainida jalgrattasõitu (mõlemas linnas) või kõndimist (pigem Kansas Citys). Kansas Citys ei ole äärelinnadesse ehitatud kergliiklusteid ning maanteel autode kõrval rattaga sõita või kõndida on ohtlik. Tallinnas on intervjueeritavate sõnul olukord kõnniteedega hea ning kõndimist ei peljata, ent rattaga sõitmist küll. Näiteks kesklinna, kuhu mitmed soovivad rattaga tööle minna, ei ole

rattateid loodud ning autoteel sõitmist ei tajuta ohutuna. Rattaga sõitmist analüüsisiti ka autojuhi rollist vaadatuna: mõnikord on intervjueeritavatel hirm sõiduteel olevatest jalgratturitest mööda sõita, kartes, et ehk teeb rattur mõne ootamatu pöörde. Seega on infrastruktuurist tulenevad puudused üheks peamiseks põhjuseks, miks rattaga sõitmine pole suutnud tavapärase liikumispraktikana juurduda.

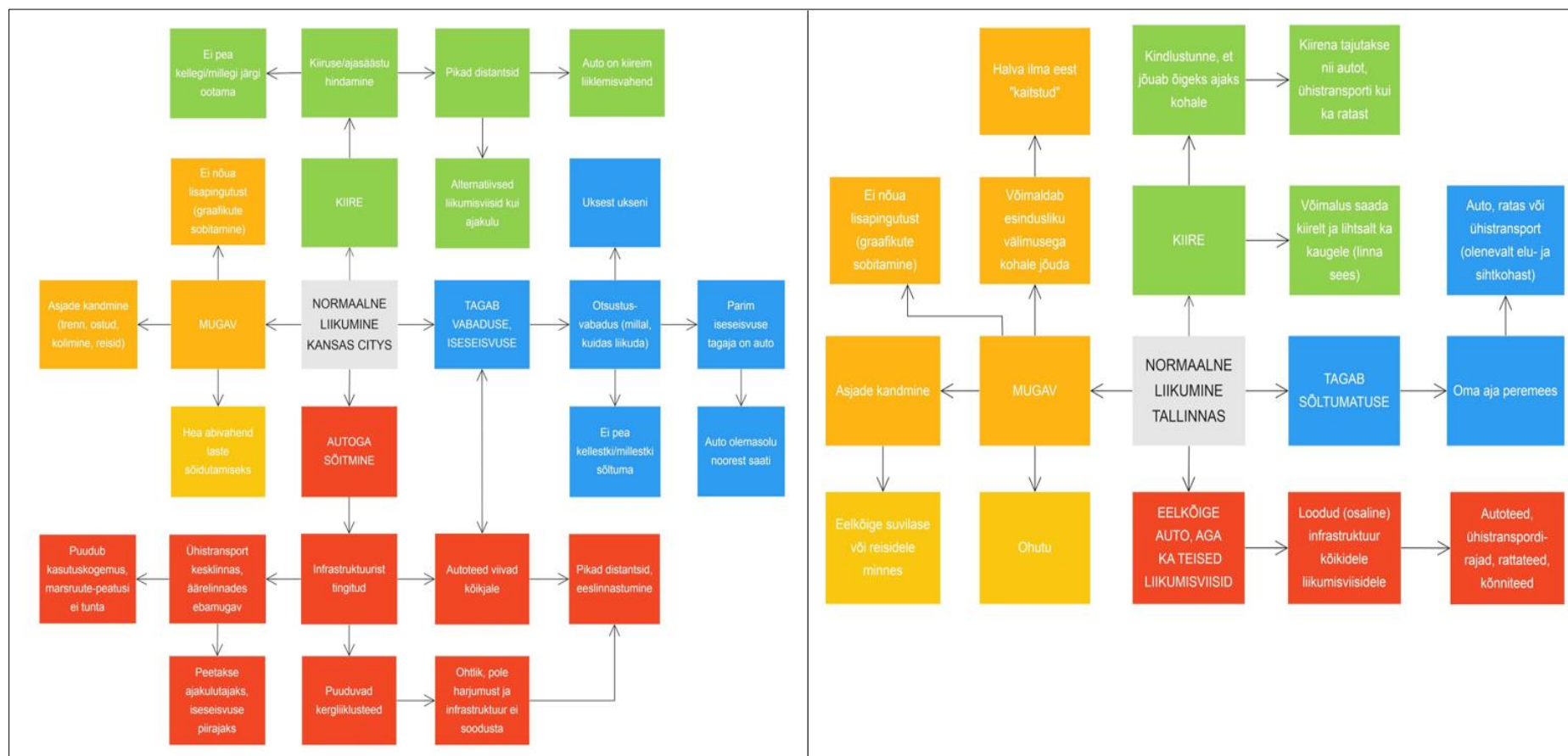
„Ja bussipeatuseni ei ole meil ka võimalik ohutut teed pidi minna. Siin ei ole kõnniteid. Seega, see ei ole ohutu, aga ohutus on minu jaoks väga oluline.“ (N, 36, Kansas City)

„Aga jalgratas on ohtlik, ma ei julgeks sõita kuhugi Kalamajja jalgrattaga trenni. Sest esiteks on jah, ohtlik on. Ma vaatan alati neid vaeseid jalgrattureid ja mul on hirm, et nad võivad mulle ette keerata. Sõidavad tee peal. Ja ise ma ka ei julgeks jalgrattaga sõita, äkki mõni auto sõidab otsa mulle. Päriselt ka. Kui, siis kõnniteel, aga seal ka ei tohi.“ (N, 50, Tallinn)

Kokkuvõtlikult saab väita, et auto on mõlema linna elanike jaoks mugavus, mille eest ollakse nõus maksma. Auto ostmise ja hooldamine ei ole odav, ent kaasnevad hüved ja mugavused kaaluvad selle hinna üles. Näiteks järgnev tsitaat illustreerib seda, kuidas üks Tallinna autoomanik sõidab autoga nii vähe, et odavam võiks olla lausa igapäevaselt taksoga sõita. Sellegipoolest on inimene otsustanud autot omada, sest see tagab teatud hüved. Kusjuures sama intervjueeritava (N, 35, Tallinn) peres oli lisaks tema enda autole lisaks veel neli autot, mis on üpriski kõnekas näide selle kohta, kuidas auto hind ja ülalpidamise suured kulud ei pruugi kõigi jaoks olla motivaatoriks autodest loobumisel.

„Ta vaatas mu auto väljalaskeaastat ja läbisõitu ja siis ta küsis mu käest, et kas mul ei oleks odavam taksoga sõita. Et isegi kui ma iga päev sõidaksin taksoga, see tuleks odavam. Auto ostuhind, auto ülalpidamine ja kõik see muu.“ (N, 35, Tallinn)

Järgnevalt toon peatüki põhjal välja kaks mõistekaarti (joonis 13), mis illustreerivad, millised tunnused mõlema linna elanike jaoks normaalsel liikumisel on. Kansas City elanikud seostavad normaalset liikumist eelkõige vabadusega, mida tagab kõige paremini isiklik auto. Liikumisvahend peab olema kiire ning mugav, näiteks võimaldama asju kanda ning viia lapsi ühest kohast teise. Tallinlaste jaoks on samuti oluliseks sõltumatus, mugavus ning kiirus ja ajasääst. Samas ei seostanud eestlased kõiki neid omadusi tingimata autoga, vaid neid kriteeriume suudavad teatud olukordades täita ka teised transpordivahendid.



Joonis 13. Normaalse liikumise tunnused Kansas City elanike jaoks (vasakul) ja Tallinna elanike jaoks (paremal). Värvid tähistavad erinevaid teemasid, mis normaalsust kirjeldades esile kerkisid: **sinine** – iseseisvuse/sõltumatuse soov, **roheline** – kiiruse/aja hindamine ja väärtustamine, **kollane** – mugavused, mida liikumisviisilt oodatakse; **punane** – olemasolevast infrastruktuurist tingitud populaarsemad liikumisviisid. Joonis on töö autori koostatud.

4.2. Liikumispraktikate tõmbavad ja tõukavad tegurid

Selles peatükis analüüsin erinevate liikumispraktikate tõmbavaid ja tõukavaid tegureid, et mõista, miks mõni liikumispraktika suudab enda külge tõmmata rohkem praktikuid ja kuidas intervjuueeritavad ise erinevate liikumisviiside plusse ja miinuseid kirjeldavad.

Selleks, et mõista tõmbe- ja tõukejõudusid, analüüsin esialgu viit magistritöö jaoks olulisemat liikumispraktikat Shove jt (2012) praktikaelementidest lähtuvalt. See on vajalikuks ettevalmistavaks faasiks, sest praktikaelementidest kasvavad välja liikumispraktikate tõmbavad ja tõukavad tegurid. Tabelites 2–6 on näha, milliseid tähendusi liikumispraktikad kannavad, mis on nende jaoks vajalikud asjad/materjalid ning oskused. Esitan liikumispraktikate elemendid kahe linna võrdlusena, et tuua välja ühisosad ja erinevused.

Autoga sõitmise praktika elemendid on mõlemas linnas enamasti samad. Autoga sõitmine omab tähendust kui paindlik ja oma aja peremeheks olemist võimaldav liikumisviis. Peamiste erinevustena võib välja tuua materiaalseid aspekte, eelkõige linnade suurust ning distantside pikkuste erinevust. Kansas Citys nähakse autoga sõitmist tihtipeale hädavajalikuna, sest muid alternatiive kõikidele elanikele ei pakuta. Erinevusena saab välja tuua ka tähenduse selle kohta, kui noorelt on normaalne autot juhtima hakata: Kansas Citys peetakse normiks sõitmisega alustamist 16-aastaselt ning tihti kaasneb sellega kohe isikliku auto saamine.

Tabel 2. Autoga sõitmise praktika elemendid.

	TALLINN	ÜHINE	KANSAS CITY
TÄHENDUSED	Ilmastikukindel, pingeline liiklust jälgida, maakodudesse sõitmiseks ainuvõimalik	Mugav, nauditav, paindlik, võimaldab spontaansust, sõltumatus, oma aja peremeheks olemine, lubab rohkem tegevusi teha, kindlustunde tekitaja, turvaline, mugav asjade kandja	Vabaduse kontseptsioon, hädavajalik või ainus vajaduste täitja, iseenesest mõistetav, privaatne, auto saamine võimalikult noorelt, elu autota on utoopia
MATERJALID, ASJAD	Lühikesed vahemaad, kulukas auto ostmise ja ülalpidamine (sh kütus)	Auto (peres mitu), bensiinijaamad, parklad (sh tasulised), ummikud, hea teedevõrgustik, uksest ukseni sõitmine, mugav asjade kandja	Laialivalgunud linn, pikad distantid, taskukohane auto ostuhind, väike kütusekulu, odav kütuse hind, vajalik töö tegemiseks, autostumine, äärelinnad
KOMPE-TENTSID	<i>Puuduvad kompetentsid, mis oleksid omased ainult Tallinna elanikele.</i>	Autojuhtimine, liiklusreeglite tundmine, marsruudi arvestamine, liiklusviisakus	Auto juhtima õppimine võimalikult noorelt, kiirteedel sõitmise oskus

Ühistranspordiga sõitmise praktikaelementides tuleb kahe linna vahel välja rohkem erinevusi. Tallinnas omab ühistranspordiga sõitmine tähendust kui normaalne sihtkohta saamise viis,

Kansas Citys kerkivad tähendustena esile ajaraiskamine ja tülikus. Osaliselt on see tingitud materiaalistest erinevustest: ühes linnas katab ühistranspordisüsteem terve linna, teises on mõnedes linnaosades ühistransport puudulik. Tallinnas pakutakse ühistranspordi kasutajale mitmeid hüvesid (tasuta sõitmine, võimalus sõita tühjal bussirajal), mis Kansas Citys puuduvad. Ühistranspordi negatiivsete tähenduste ja puudulike materiaalsete elementide pärast puuduvad enamikel sealsetest informantidest teadmised ühistranspordi toimimisest.

Tabel 3. Ühistranspordiga sõitmise praktika elemendid.

	TALLINN	ÜHINE	KANSAS CITY
TÄHENDUSED	Regulaarne vahend lühemate distantide läbimiseks, aitab kiiremini sihtkohta jõuda, pingevaba, ei pea juhtima, jõuab kindlasti kohale, turvaline, pole esmane valik, õhtul linna peale minemise vahend	Vajadus elu ühistranspordi järgi korraldada, pole oma aja peremees, vaba aja vähendaja, ootamine on ebameeldiv, lastega ebamugav	Ajaraiskamine, sihtkohta jõudmine võtab rohkem aega, kartus maha jääda, ebakindlus, vaeste inimeste viis liigelda, pole usaldusväärne, ei vali pea kunagi
MATERIAALID, ASJAD	Spetsiaalsed ühistranspordirajad, tasuta sõiduvõimalus, uued bussid/trammid/trollid/rongid, katab kogu linna, tihe graafik, hea peatuste kättesaadavus, bussigraafikud leitavad internetist ja bussipeatustest, linna sees suhteliselt kiire, pikamaasõidud kallid	Funktsioneeriv ühistransport, kesklinnas hea katvus, suvilatesse/teise linna saab vaid autoga, pole mugav asju kaasas kanda	Ei vii vajalikku kohta (uksest ukse), pole arendatud süsteemi äärelinnas, peatused kodust kaugel, pole ohutuid kõnniteid peatusteni, vajadus ümber istuda, ajakulukas, töö ajal ringi liikuda ei saa, peatustes puudub info
KOMPETENTSID	Ühistranspordigraafikute leidmine	Vajalik leida sobiv liin, ajaplaneerimine ja sobitamine kui tüütu tegevus, ei saa ise marsruuti valida, peatuste asukohta tuleb teada	Puuduvad teadmised ühistranspordisüsteemist, pole olnud vajadust kasutada, ei teata kust võiks infot otsida

Jalgrattaga sõitmine kui liikumispraktika suudab eksisteerida ja praktikuid värvata vaid Tallinnas. Seda nähakse eelkõige kui võimalust tervise eest hoolitseda ning liigutada, kuid teatud tingimustel on see ka sihtkohta (tööle, poodi) jõudmise viis. Kuigi jalgrattateede olukord Tallinnas jätab kohati soovida, on olukord positiivsem kui Kansas Citys: sealseid elanikke rattaga sõitmine üldse enda poole ei tõmba, sest pole loodud infrastruktuuri, distantid on pikad ning jalgrattaga sõitmist peetakse ohtlikuks.

Tabel 4. Jalgrattaga sõitmise praktikaelemendid.

	TALLINN	ÜHINE	KANSAS CITY
TÄHENDUSED	Tervisele hea, võimalus liigutada, võimalik teatud tingimustel sõita sihtkohta, pigem soojadeks perioodideks, raskendab viisakalt kohale saamist, võimalik sõita poodi väheste asjade järele, autojuhile tekitab hirmu	Vaba aja veetmise viis, sõitmiseks kodu lähedal, kohati ohtlik, ebaturvaline	Sihtkohta sõitmise vahend ei ole, harjumatu, pole regulaarne tegevus
MATERJALID, ASJAD	Jalgrattateed mitmetes kohtades (pigem vaba aja veetmise kohtades), kõnniteedel sõidetakse, teed kohati kitsad, teed pole kaheks löödud, koos lapsega saab sõita spetsiaalse varustusega, distantid on lühikesed, palju valgusfoore segavad, vajalik hea ilm, kohati ühistranspordist kiirem, ratta töö hoidmine keeruline	Jalgrattas, kiiver, jalgratta hooldamise varustus, jalgrattalukud jm	Puuduvad jalgrattateed (vaid kesklinnas olemas), distantid on pikad, rattalaenus olemas, koos lapsega ei saa sõita, sest pole varustust
KOMPE-TENTSID	Sõita rattateel, teada, kuhu on rattateid loodud	Sõita rattaga, tunda liiklusmärke ja -reegleid, vajadusel sõita autode või jalakäijate vahel, osata valida marsruuti, hinnata ajakulu	<i>Puuduvad kompetentsid, mis oleksid omased ainult Kansas City elanikele.</i>

Kõndimisel on samuti võimekus praktikuid värvata peamiselt Tallinnas. Kõndimispraktikal on tähendus kui tervisele kasulik tegevus. Lühikeste distantide puhul peetakse seda ka võimaluseks sihtkohta jõuda. Kansas Citys on kõndimisel pigem negatiivne tähendus: kõndimine väsitab ning kuna kõnniteid igal pool ei ole, on see kohati ohtlik. Kansas City kesklinna elanikud peavad kõndimist mõnevõrra normaalsemaks (sinna linnaossa on loodud kõnniteed), kuid ei kasuta võimalustest hoolimata seda liikumisviisi igapäevaselt. Küll aga on mõlemas linnas sarnasena kõndimispraktika eelduseks näiteks hea ilm.

Tabel 5. Kõndimise praktika elemendid.

	TALLINN	ÜHINE	KANSAS CITY
TÄHENDUSED	Tervisele kasulik, inimene tahab liikuda, võimalik siis, kui distantid pole väga pikad, viis minna kooli või tööle, piisava ajavaru olemasolu	Vaba aja veetmise viis, jalutamine kodu lähedal (nt parkides)	Kõndimine väsitab (eriti lapsi), peetakse normaalseks pigem kesklinnas
MATERJALID, ASJAD	Hoiab raha kokku, kõnniteed katavad kogu linna, suurematele ristmikutele võiks ehitada veelgi tunneleid.	Soe ilm on kõndimiseks eeltingimus	Kesklinnas kõnniteed olemas ja distantid lühemad, äärelinnades kõnniteid pole ja autoteel kõndimist peetakse ohtlikuks, äärelinnas on vajalikud kohad liiga kaugel kõndimiseks
KOMPE-TENTSID	Leida kõige lühemaid ja kiiremaid marsruute sihtkohta	Oskus liikuda koos muu liiklusvooga ohutult, jälgida valgusfoore, liiklusreegleid	<i>Puuduvad kompetentsid, mis oleksid omased ainult Kansas City elanikele.</i>

Autode ühis- ja kooskasutuse alla liigitan nii taksosõidu, tasulised sõidujagamisteenused (Uber, Taxify) kui ka sõidujagamised tavatavatega. Seega võtab autode ühiskasutus mõnevõrra erinevaid vorme. Ühis- ja koossõidupraktikatel on mõlemas linnas tähendus kui lihtne, kiire ja mugav võimalus erakorraliste sõitude tegemiseks. Tallinnas suudavad ühissõidupraktikad värvata igas vanuses praktikuid, Kansas Citys pigem nooremaid inimesi. Mõlemas linnas on suurem tõmbejõud tasulistel sõidujagamisteenustel, sest taksosid peetakse kalliks ja ebameeldivaks.

Tabel 6. Ühissõitude praktikaelemendid (takso, Uber, Taxify, ühissõidud tavatavate-sõpradega).

	TALLINN	UHINGE	KANSAS CITY
TÄHENDU SED	Tulevikuteema, äge, modernne, ebakindel	Lihtne, kiire, mugav, pigem erakorralisteks sõitudeks, mõttekas kasutada samasse sihtkohta minekuks	Tasulised teenused pigem noortele, taksod kui kallid ja juhid ebaviisakad, Uber kui sõbrasõit ja nauding
MATERJALID, ASJAD	Uber, Taxify, takso, sõidud tavatavatega, hind odavam väheste sõitude korral, auto on alati üllatus, kasutatakse kui muid võimalusi pole, kiirelt kohal	Pole parkimismuresid, teedevõrgustik, infrastruktuur, bensiinijaamad, vajalik on mobiil ja äpid	Uber ja taksod, taksod on kallid, ei teki vajadust kasutada, kui auto on olemas
KOMPE- TENTSID	Kasutavad nii nooremad kui vanemad, vanematele õpetasid kasutamist lapsed	Kasutada äppe, teada vajalikke numbreid, osata öelda oma sihtkoht, osata planeerida marsruuti; sõitudeks tavatavatega vaja planeerida ühiseid sihtkohti	Vanematel puuduvad tasulise ühissõidu kogemused

Liikumispunktide elementide analüüsi põhjal saab öelda, et autoga sõitmise praktikal ning ühissõitude praktikal on mõlemas linnas üsnagi sarnased tähendused, materjalid ja kompetentsid. Suuremad muutused elementides tekivad rattaga sõitmise, kõndimise ja ühistranspordi kasutamise puhul. Eelkõige on need erinevused tekkinud infrastruktuurilistest erinevustest, mis omakorda mõjutavad tähendusi ja kompetentse.

Tabelis 7 olen elementide analüüsi põhjal välja toonud kolme liikumispunktika – autoga sõitmise, jalgrattasõidu ning kõndimise – tõmbavad ja tõukavad tegurid. See tähendab, millised faktorid kindla liikumispunktika puhul praktikut enda poole tõmbavad (otsustatakse selle liikumisviisi kasuks) ning millised faktorid praktikut eemale tõukavad (mis on ebameeldivused või segavad faktorid liikumispunktika juures). Kolme liikumispunktika juurde otsustasin jääda töö kompaktsuse huvides ning samuti kuna endale pakkusid tõmbe- ja tõukejõudude seisukohast just need kolm liikumispunktikat kõige rohkem huvi.

Tabel 7. Tõmbavad ja tõukavad tegurid autoga sõitmise, jalgrattasõidu ja kõndimispraktikate puhul Tallinna ja Kansas City intervjuueeritavate öeldu põhjal (töö autori koostatud).

	TÕMBAV		TÕUKAV	
	Tallinn	Kansas City	Tallinn	Kansas City
AUTOGA SÕITMINE	<ul style="list-style-type: none"> - Kiirem, kui muud vahendid - Oma aja peremees olemine - Paindlikkus, sõltumatus - Uksest ukse - Ühte päeva mahub rohkem - Võimalus marsruuti valida - Ilma vahepeatusteta - Mugavused (nt istmesoojendus) - Ilmastikukaitse - Turvaline - Lihtne lapsi transportida - Kogu linna kattev taristu - Võimalikud on spontaansused - Aitab tassida/kanda asju - Kõige mugavam pikkadeks distantsideks 	<ul style="list-style-type: none"> - Kiirem, kui muud vahendid - Seostub vabadusega, iseseisvuse sümbol, oma aja peremeheks olemine - Uksest ukse - Võimaldab pereliikmetel erinevaid graafikuid - Vahemaad linnas on pikad - Auto on alati olemas olnud - Võimalus ise marsruuti valida - Hea infrastruktuur autoliiklusele - Ilma vahepeatusteta liiklemine - Puuduvad alternatiivid - Laiendab töövõimaluste valikut - Usaldusväärne - Mugavused (nt oma muusika) - Kindlustunne - Võimaldab rohkem vaba aja tegevusi - Võimaldab spontaansust - Lihtne lapsi transportida - Aitab tassida/kanda asju - Ainuvõimalik valik linnast välja minekuks - Odavam kui alternatiivid 	<ul style="list-style-type: none"> - Ummikutes seismine - Kulukas – bensiin ja kallis parkimine (kesklinnas) - Sõitmine kui ajakulutamine (ei saa muud teha samal ajal) - Liiklus on stressirohke, peab olema tähelepanelik - Keskkonnakahjud tuuakse negatiivsena välja, kuigi need eriti auto kasutamist ei mõjuta 	<ul style="list-style-type: none"> - Tiptunni ummikud, seetõttu sobiva marsruudi arvestamine - Parkimisprobleemid kesklinnas (pole kohta ja on kallis)

Tabel 7 (järg).

TÕMBAV			TÕUKAV	
	Tallinn	Kansas City	Tallinn	Kansas City
JALGRATTASÕIT	<ul style="list-style-type: none"> - Tervisele hea, võimalus liigutada, trenn - Head rattateed ajaviitekohtades (Pirita tee, Nõmme mets) - Võimalus kiireks poeskäiguks - Väikesed vahemaad - Keskkonna säästmine - Kohati ühistranspordist kiirem - Pole parkimismuresid 	<ul style="list-style-type: none"> - Pigem vaba aja veetmise viis - Kesklinnas loodud rattateed, rattalaenutused 	<ul style="list-style-type: none"> - Saad transportida vaid iseennast - Limiteeritud vaid soojadele aastaegadele - Raskendab viisakana kohalejõudmist (higine, juuksed sassis) - Tööl pole võimalik ratast hoida - Ohtlik koos autodega - Vähe jalgrattateid kesklinnas, vajalikes kohtades - Autojuhi hirmud, et rattur sõidab ette 	<ul style="list-style-type: none"> - Puudub vastav infrastruktuur: rattateed ja kõnniteed - Ohtlik - Lastega koos ei saa sõita, puudub turvavarustus - Pole ratast või ei ole see sobivas korras
KÕNDIMINE	<ul style="list-style-type: none"> - Tervisele kasulik - Inimene tahab liikuda - Lühikestel vahemaadel arvestatav liikumisviis - Hoiab bensiinraha kokku - Kõndimine koos sõpradega, seltskonnaga on lõbus - Sooja ilmaga on mõnus - Kõnniteed on olemas, katavad suhteliselt suurt osa linnast - Ei pea jälle parkimise eest maksma - Säästab keskkonda (aga see üldiselt ei ole argumendiks selle liikumispraktika valimisel) 	<ul style="list-style-type: none"> - Tervisele kasulik - Hea ilma korral jalutatakse naabruskonnas, pargis 	<ul style="list-style-type: none"> - Teatud kohtadesse ebamugav jalgsi minna (nt kui ühistransport ka lähedal ei peatu, siis kuidas sa sinna jalgsi saad) - Mõned distantsid kõndimiseks liiga pikad - Suuremad ristmikud ei ole mugavad (nt Hobujaama ristmik) - Ei ole nii mugav ikkagi kui auto 	<ul style="list-style-type: none"> - Lastega jalutamine pigem väsitav - Ilm ei pruugi alati hea olla - Puuduvad kõnniteed, seetõttu ohtlik - Vajalikud sihtkohad ei ole jalutuskäigu kaugusel - Linn ei ole kõndimiseks loodud

Tõmbavate ja tõukavate jõudude tabeli põhjal saab täheldada, et autoga sõitmisel on mõlema linna intervjueeritavate jaoks kõige suurem külgetõmbejõud ning välja tuuakse palju positiivseid külgi. Erinevustena võib märgata, et tallinlased kasutavad autot enamasti n-ö mugavusvahendina, Kansas City elanikud pigem hädavajaliku liikumisviisina.

Tõukavaid tegureid autole töid rohkem välja tallinlased, tõenäoliselt seepärast, et neil on võimalusi alternatiivseks liikumiseks ja seeläbi oskavad näha alternatiivide plusse ja autoga sõitmise miinuseid (arvestades, et kõik Tallinna informandid elasid linnapiiri sees). Toodi välja autoga sõitmine kui stressirohke tegevus, keskkonna kahjustaja ning ajakulutaja. Samas keskkonnakahjud ei olnud kellegi jaoks piisavad tegurid autoga sõitmisest täielikult loobumiseks. Vaid üks intervjueeritav eelistas enamikel juhtudel ühistransporti või ratast, nii keskkonnasäästu, kiiruse kui ka tervise eesmärgil (M, 27, Tallinn) ning teise intervjueeritava peres oli lisaks tavalisele autole ka elektriauto (N, 40, Tallinn). Kansas City elanikud mainisid samuti keskkonnakahjusid, ent sõnasid, et ei mõtle nendele ning ei lase keskkonnatemaatilal oma igapäevatoimetusi segada.

„Ma olen aus, ma ei ole selle peale mõelnud. Lihtsalt seepärast, et ma ei tea sellest palju. Ma vist ei ole see inimene... kuidas nad neid kutsuvad, puukallistajateks? Ära arva, et ma ei hooli keskkonnast ja kõigest mis juhtub, aga lihtsalt nii kurb, kui seda ka öelda ei oleks, ma ei mõtle selle peale.“ (N, 45, Kansas City)

Ühise tõukava tegurina autosõidule mainisid mõlema linna elanikud ummikuid ning ka parkimisega seotud muresid kesklinnades. Üks intervjueeritud tallinlane ütles koguni, et tema ei lähe kunagi autoga kesklinna, vaid läheb alati ühistranspordiga (N, 50, Tallinn), ning Kansas City kõige noorem intervjueeritav mainis samuti, et kesklinna minekuks on lihtsam kasutada Uberit või taksot (N, 26, Kansas City). Küll aga ei ole ummikud nii oluline tegur, et mõjutaksid autokasutust suuremas plaanis: näiteks tööle minekuks seistakse pigem ummikutes, kui uuritakse bussigraafikuid ning sätitakse elu endast sõltumatu jõu järgi. Autoga sõitmise praktikale on kujunenud tähendus kui kiirem ja mugavam transpordiviis ja seda isegi juhtudel, kui tegelikkuses võib ajakulu autoga minnes isegi suurem olla.

„Noh, selles mõttes et ta ei ole hädavajalik, saab ka ilma. Aga ta on selline oluline mugavus juures. Kuigi isegi tundub, et vahepeal peab ummikutes istuma, siis see on kohati ikkagi kiirem ja mugavam viis liikumiseks.“ (N, 40, Tallinn)

Huvitav on see, et piisav tõukejõud autoga sõitmisele pole auto ostmise ega hooldamise kulukus. Võib järeldada, et auto ostmine on niivõrd iseenesestmõistetav ja hädavajalik, et selle kallidust ei tajuta kui negatiivset kulutust, vaid kui vajalikku väljaminekut. Auto

hooldamiskulude väiksena hoidmiseks proovitakse pigem osta uuem auto. Kallidus tuleb tõukava tegurina mängu siis, kui kõne all on elektri- või hübriidauto ostmine.

„See asi on ikka rikkuses kinni. Mõni ei jõua ju üldse autot endale osta ja kui ostab, siis ostab vana auto. Mis on eriti keskkonna mitte-sõbralik. Et sa ei saa nagu sundida inimesi. Aga kui sul on juba teatud elatustase, siis sa hakkad mõtlema nagu looduse peale rohkem, mitte isiklikule heaolule. See ongi nagu... Kui baasvajadused on täidetud, siis mõtledki järeltulevatele põlvetele.“ (N, 50, Tallinn)

„Me mõtlesime hübriidauto peale, aga see oli vist liiga kallis ma arvan.“ (N, 60, Kansas City)

Tõmbe- ja tõukejõudude tabeli põhjal võib teha järeldusi ka rattaga sõitmise praktika kohta. Rattasõidu poole tõmbab praktikuid peamiselt soov teha trenni ja elada tervislikku elustiili. Seda soodustavad jalgrattateed ajaveetmise kohtades Tallinnas. Tõmbavaks teguriks peeti sedagi, et mõnikord võib rattasõit ühistranspordist kiirem olla ning parkimismuresid ei ole.

Samas toovad neid positiivseid aspekte esile vähesed intervjuueeritavad ning sedagi vaid Tallinnas. Enamike jaoks on rattaga sõitmine tõukav, sest rattateid pole loodud igapäevastele marsruutidele ning sõitmist autoteel peetakse ohtlikuks. Tõukava tegurina nähakse ka võimalust sõita vaid üksi ning kartust mitte-esindusliku välimusega tööle jõuda. Rattaga sõitmise praktika omab tõmbejõudu eelkõige ajaveetmise või trennitegemise praktikana, kuid mitte igapäevategevusi sidustava liikumisviisina. Rattasõidul on märgatavalt rohkem tõmbejõudu Tallinnas, seda nii igapäevaliikumistes kui ka vaba aja veetmise mõttes.

„Mõned teed, mis meie maja lähedal on, on väga kitsad, seega nad ei mahuta autoliiklust ja rattaliiklust korraga. See ei oleks ohutu.“ (M, 52, Kansas City)

Rattasõiduga sarnased tõmbe- ja tõukejõud on ka kõndimispraktikal. Ka seda mõtestatakse kui tervisliku eluviisi osa. Tallinnas on kõndimisel teatud tingimustel veidi rohkem võimekust seostada vajalikesse sihtpunktidesse minekut – kui distants on lühike, ilm sobilik ning mõnikord on oluline ka seltskonna aspekt. Kuigi tallinlased kõndimisvõimaluste üle ei kurda, ei ole distantsid nendegi jaoks alati kõndimiseks piisavalt lühikesed. Kansas Citys on kõndimisele tõukavaks jõuks kõnniteede puudumine (äärelinnas) või harjumuse puudumine (kesklinnas). Mõnikord on takistavaks teguriks ka lapsed, kes pikemaid vahemaid kõndides ära väsiks.

„Näiteks kui mõni õhtu läheb suvel linna peal kauaks, siis ma olen jala koju läinud, mis on umbes tund aega jalutamist. Ma ei võta isegi taksot, sest eriti kui sa käid seltskonnas koos, siis... Siis on see palju lõbusam, kui lihtsalt taksoga koju minna ja magama minna, sest et õhtu

läheb kuidagi kauem edasi, saad värsket õhku rohkem, kainenend natuke, tuleb parem uni.“
(M, 27, Tallinn)

Tõmbe- ja tõukejõudude peatüki lõpetuseks saab väita, et vaieldamatult omab kõige rohkem tõmbejõudu autoga sõitmise praktika ning isegi kõige suuremad tõukavad tegurid (keskkonnakahjud, ummikud, kallid parkimine) ei ole olnud võimelised praktikuid selle liikumisviisi kasutamisest loobuma ärgitama. Küll aga võib hulgaliselt tõukejõude leida rattaga sõitmise ning kõndimispraktikate kohta, mis omavad tõmbejõudu pigem ajaveetmise viisidena.

4.3. Liikumispraktikad kui siduspraktikad

Viimase tulemuste peatüki eesmärgiks on leida, millistel juhtudel täidab liikumine oma funktsiooni mitme praktika ühendajana ehk muutub siduspraktikaks. Samuti kaardistan selles peatükis need olukorrad, mil liikumine on mitteinstrumentaalne ehk asi iseeneses. Analüüsin eraldi viit erinevat liikumispraktikat ja erinevusi kahe linna vahel.

4.3.1. Intervjueeritavate igapäevapraktikad

Et analüüsida liikumispraktikate võimekust olla sidujaks kahe või enama praktika vahel, tuleb esmalt teada, kuhu intervjueeritavatel üldse on vaja igapäevaselt minna. See aitab selgitada, milliseid tegevusi liikumispraktikad saavad seostada. Mõlema linna intervjueeritavate liikumiste eesmärgid ja sihtkohad on sarnased ning seetõttu jagasin nad kaheksasse kategooriasse. Selliste eesmärkidega liikumisi, mida teeksid vaid ühe linna elanikud, leidsin üks – kirikus käimine –, mille tõid välja vaid Kansase elanikud. Muus osas võib liikumisi kategoriseerida järgmiselt:

- 1) tööga seonduvad sõidud (tööle ja tagasi, sõidud tööpäeva ajal)
- 2) supermarketisse minemine (pere varustamine vajalikuga: toit, riided, koolitarbed jm)
- 3) meelelahutus (teater, kino, restoranid, muuseumid, sõpradega kohtumine)
- 4) hobid (trennis käimine, kooris laulmine)
- 5) teises linnas elavate vanemate või ülikooliealiste laste külastamine
- 6) lastega seonduvad sõidud (viimine lasteaeda, kooli, trenni, sõprade sünnipäevadele)
- 7) *errand*-id ehk tegevused, mis kerkivad esile teatud aja tagant või suisa ootamatult (auto tankimine, arsti juures käimine, spetsiaalsetesse poodidesse minemine, iluga seonduvad tegevused nagu juuksur või maniküür, ameeriklaste puhul ka kirikus käimine)
- 8) riigisisene reisimine (puhkusereis, suvilasse minemine)

4.3.2. Liikumispraktikate ja igapäevapraktikate vaheline sidusus

Teades intervjueeritavate sõitude eesmäärke, saan analüüsida viit liikumispraktikat siduspraktikate võtmes. Samuti toon välja, milliste olukordade puhul liikumisviis sidustajana käituda ei suuda ja mis põhjustel see nii on.

Autoga sõitmine kui siduspraktika

Autoga sõitmine suudab mõlema linna elanike jaoks kõige mugavamalt ja lihtsamalt teisi argielulisi igapäevapraktikaid sidustada. Üks peamisi põhjuseid, miks autoga sõitmisel sidustamisvõimekus on, seostub hästi väljaarendatud teedevõrgustikuga, mille tõttu autoga on võimalik sõita igale poole, seda nii linna sees kui ka linnast väljas. Samuti on autoga sõitmine enamasti kõige kiirem viis sihtkohta jõudmiseks, aidates seeläbi praktikutel kokku hoida väärtuslikku aega. Väga harva tuleb ette olukordi, mil autoga sõitmine oma sidustamisvõimekuse kaotab, seega on see pigem erand kui reegel.

Autoga sõitmine on peamine siduspraktika tööga seonduvate tegevuste juures – autoga sõidetakse tööle ja töölt koju, mõnikord ka tööpäeva jooksul. Kansas City intervjueeritavate hulgas leidis nii mõnigi, kes ütles, et ilma autota ei oleks tal võimalik oma tööd teha. Eestlaste hinnangul auto mitte-omamine nende töökohavalikuid ei limiteeri, ent tööle minemiseks ja tulemiseks kasutati seda kõige rohkem. Ilmselt seetõttu, et autoga on mugav ka pärast tööpäeva teisi sõite teha (lastele järgi minna, poes käia, trenni minna). Sõitude arv ühes päevas on eestlaste jaoks tihti see, mis liikumisviisi valikus rolli mängib: kui on vaja teha vähe sõite (tööle ja tagasi), ollakse valmis kaaluma alternatiive, mitme sõidu puhul mitte.

„Kuna meie linnaosas ei ole ühistransporti, siis ma peaksin vist [ilma autota] sõitma jalgrattaga ja see piiraks minu töövõimalusi. Ma olen magistrikraadiga linna haldaja (city manager – K.P.) seega ma pean linnas ringi sõitma, et seda hallata. See ei aitaks mind eriti, kui mul ei oleks võimalik pikki vahemaid sõita.“ (M, 52, Kansas City)

Autoga sõitmine töötab siduspraktikana olukordades, kus on vaja palju asju ühest kohast teise viia, näiteks poest tulles toidukotid koju viia, mööbliesemeid vedada või suvilatesse viidavaid asju transportida. Normaalseks ei peeta seda, kui peab mitu toidukotti näpus koju kõndima või nendega ühistranspordis sõitma. Eelkõige tundus selline olukord naeruväärne Kansas City äärelinnade elanikele, kes on harjunud nädala ostud supermarketist korraga ära tegema ning kelle elukohtadest supermarketid üsnagi kaugel asuvad. Siin tekib erinevus Tallinnaga, kus poed asuvad üldjuhul intervjueeritute kodudele lähedal ning seeläbi on normaalne käia poes

tihedamini kui vaid kord nädalas. Teisalt tunnistavad ka eestlased, et mõnikord minnakse poodi mõttega osta vähe asju, ent reaalsus kujuneb teistsuguseks.

Autoga sõitmist peetakse ainuvõimalikuks ja hädavajalikuks liikumisviisiks ka pikamaasõitude puhul. Eestlaste jaoks on see nii eelkõige suvilate asukoha tõttu, mis võivad asuda väiksemates maakohtades, kuhu ühistransport ei sõida. Kansas City elanike jaoks on autoga sõitmine ainuvõimalik variant erinevate linnade vahel liigeldes, nt kui vanemad soovivad külastada teises linnas ülikoolis õppivat last, sest ühistransport sõidab nende linnade vahel kas väga harva või ei sõida üldse.

„Mitte just iga nädal, aga paar korda kuus me läheme lastele külla või teeme midagi sellist, mille jaoks on vaja pikemalt sõita. Sest noh, mingit ühistransporti ei ole.“ (N, 59, Kansas City)

Samuti pakub autoga sõitmine kõige parema võimaluse puhkuse- või turismieesmärkidel reisida. Kui eesmärgiks on näha looduskauneid kohti või väikeseid linnakesi, ei saa nendesse minna kummaski riigis ühistranspordivahenditega. Samuti on välistatud kõndimine või rattasõit, sest reisimine omakorda tähendab vajaliku varustuse vedamist ning distantse on üldjuhul pikad. Ühtlasi võib mitmekesi autoga sõitmine isegi odavam tulla, kui bussi- või rongipiletite ostmise. Toodi ka välja, et kui autoga sõitmise võimalust ei oleks, võetaks pikamaasõite tõenäoliselt palju harvemini ette.

„Et noh, minu jaoks on puhkus ikkagi vabadus ja vabadus tähendab transpordi mõttes autot. Et ma ei pea millestki sõltuma. Rongid võivad käia ka sada korda päevas, aga ma valin ikka auto, siis ma ei pea endale graafikut paika ka panema.“ (M, 27, Tallinn)

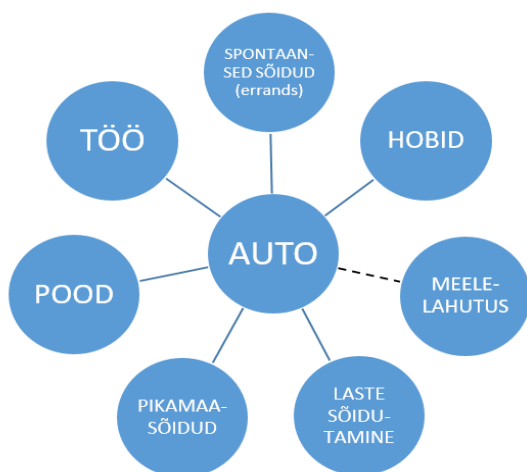
Kui on vaja teha sõite teiste heaks, eelkõige sõidutada lapsi, on sidustajaks jällegi auto. Tallinna lapsevanemad tõid välja, et viivad last viiulitundi autoga selleks, et laps sinna kiiremini kohale jõuaks. Tartus elav lapsevanem sõnas, et väikese lapse üksinda teele saatmine tundub murettekitav (N, 35, Tartu). Samas oli ka lapsevanemaid, kes lasid lastel iseseisvalt liikuda, kuid sellised pered elasid pigem kesklinnas, kus vajalikud sihtkohad (kool, muusikakool või trennid) asusid kodule väga lähedal (N, 50, Tallinn). Kansas Citys sõnasid eranditult kõik lapsevanemad, et teevad mingi osa (kui mitte peamise osa) oma sõitudest just laste tõttu. Osaliselt tuleneb sõidutamine lapsevanema hirmudest (ei soovita oma last saata üksinda liikvele), teisalt ka alternatiivide puudumisest. Seega omab auto ainsana sidustavat rolli laste erinevatesse kohtadesse viimisel.

„Enamik minu sõitudest on minu laste pärast, kui kellelgi on vaja, et ma neid kuhugi sõidutaksin.“ (N, 36, Kansas City)

Vaid Tallinnas leidub olukordi, mil autoga sõitmise sidustamisvõimekus katkeb. Need juhud seostuvad enamasti õhtuti meelelahutuslikeks tegevusteks kesklinnas käimisega, mil inimesed ei soovi tegeleda parkimiskoha otsimisega või maksmisega. Samuti ei suuda autoga sõitmine olla praktikatevaheline sidustaja siis, kui on üritustel planeeritud tarbida alkoholi. Samas ei saa kindlasti väita, et kõik tallinlaste õhtused linnaskäigud hõlmaksid endas alternatiivse liikumisviisi kasuks otsustamist – leidsid ka vastajaid, kes lähevad õhtul kinno siiski autoga. Kansas Citys minnakse aga pea kõikidele meelelahutuslikele sündmustele autoga ehk et olukordi, mil autoga sõitmine oma sidustamisvõimekuse kaotab, esineb harva.

„Et kuskilt pidust küll, võib-olla seal on väike veinijoomine ka. Et kui kuskilt peolt tuled, siis on küll kindel, et kui napsu oled võtnud, siis tellid takso.“ (N, 50, Tallinn)

Autoga sõitmine võib oma sidustamisvõimekuse kaotada ka juhul, kui tundub, et üksinda sõites kulutatakse liialt bensiini ehk reis tuleb üksikisiku jaoks liiga kallis. See juhtub siis, kui tallinlasel oleks vaja üksinda sõita nt teise linna. Harvematel juhtudel võib Tallinnas auto oma sidustamisvõimekuse kaotada ka hommikuse või õhtuse tipptunni ajal, kui tajutakse, et ühistranspordi või rattaga on võimalik sihtpunkti kiiremini jõuda. Üldises plaanis võib aga öelda, et auto suudab sidustada kõiki igapäevapraktikaid mõlemas linnas, välja arvatud mõned erandolukorrad, mis on tingitud tegevuste iseloomust (nt alkoholi tarbimine) või on autoga sõitmise praktilisel antud taristu võimaluste juures ülekasutuse kõrvalmõjud (ummikud või parkimiskohtade nappus).



Joonis 14. Autoga sõitmise võimekus sidustada Tallinna ja Kansas City elanike teisi igapäevapraktikaid. Joonte tähendus: terviklik joon – sidustamine toimib; katkendlik joon – sidustamine toimib teatud tingimustel; joon puudub – sidustamine ei toimi (töö autori koostatud).

Ühistranspordi kasutamine kui siduspraktika

Ühistranspordiga sõitmise sidustavat jõudu erinevate argipraktikate vahel on näha pigem Tallinnas, Kansas Citys jääb see tahaplaanile ja ühistranspordiga sõitmist oma teiste argitegevuste sidustamiseks ollakse valmis kasutama vaid äärmisel ja viimasel võimalusel.

Tallinnas tekib ühissõidukitega sõitmise praktikale sidustav võimekus siis, kui on vaja minna vaid ühte sihtkohta päeva jooksul. Näiteks võib ühistranspordiga sõitmine olla siduspraktika tööle minemisel ja tagasi tulemisel. Tipptundide ajal võimaldavad spetsiaalsed ühistranspordirajad ning trammiteed ühistranspordil liikuda muust liiklusvoost kiiremini (teatud piirkondades), tagades seeläbi indiviidide kiire ja õigeaegse jõudmise sihtpunkti. Kansas Citys ei toonud ükski intervjuueeritav välja, et oleks ühistranspordiga tööle läinud, mistõttu puudub ühistranspordil võimekus sidustada igapäevaseid tööpraktikaid. Osadel juhtudel võib see olla tingitud ühistranspordi raskest kättesaadavusest (peatused on kodust kaugel, eriti kui elatakse äärelinnas), teistel juhtudel teadmatusest (ei teata, mis liin kuhu sõidab), kolmandatel juhtudel arusaamast, et ühistranspordiga sõitmine võtab palju aega.

Siduspraktikaks muutub ühistranspordiga sõitmine Tallinnas ka juhul, kui on vaja minna kesklinna ja tihtipeale just õhtuti. Niimoodi ei ole vaja muretseda parkimise pärast, mistõttu nähakse ühistranspordiga sõitmist kiire ja stressivaba liikumisvõimalusena. Samas tuleb sel juhul muretseda tagasisaamise pärast ehk lahkuda linnast veel sellisel kellaajal, kui ühistransport liigub või leida mõni muu lahendus (nt taksovõimalused).

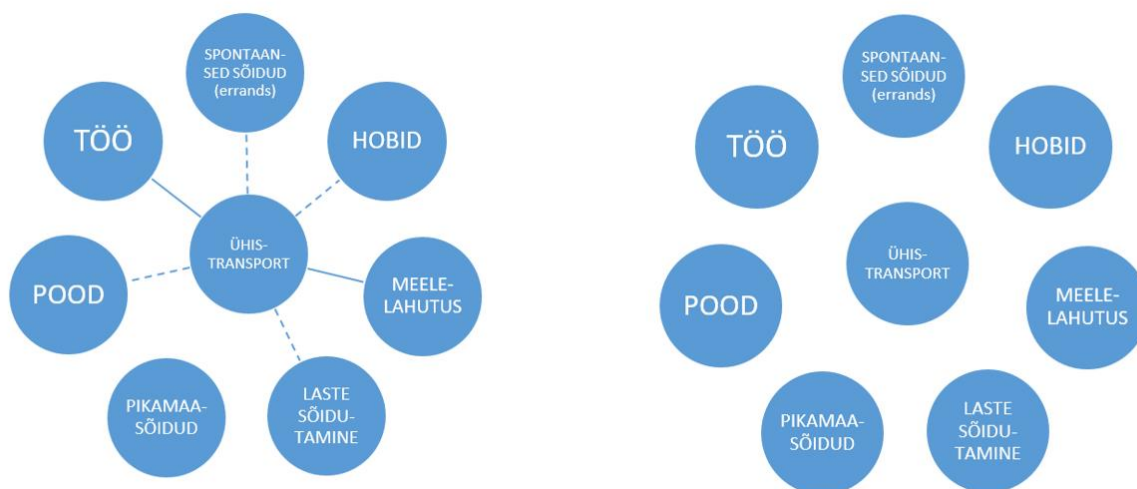
„Tegelikult, mis puudutab näiteks kino-teatrit, siis me käime alati bussiga. Me just eile käisimegi kontserdil, Ivo Linna ja Tõnis Mägi, väga hea kontsert, mõtlesime, et mis meil viga, läheme kokku kaks-kolm peatust, tuleme tagasi. ././ Nagu kunagi ei kasuta autot, et minna kuskile linna.“ (N, 50, Tallinn)

Autoga sõitmise praktikaga võrreldes on ühistranspordi puhul palju rohkem neid juhtusid, mil sidustamisvõimekus katkeb. Kui ühistranspordiga sõitmine muutub ebamugavaks (nt tuleks halva ilmaga peatuses oodata), otsustakse üldjuhul autoga sõitmise kasuks. Samuti võib Tallinna äärelinna elanikele saada takistuseks see, et ühistransport ei ole tasuta. Ka varasemalt mainitud olukorrad, mil on vaja palju asju ühest punktist teise viia, ei soodusta ühistranspordi kasuks otsustamist. Ühistranspordiga sõitmise praktika ei oma tähendust kui normaalne liikumispraktika asjade kandmiseks (on ebamugav, kitsas, raske jne). Samuti ei suuda ühistransport käituda siduspraktikana pealinna ning suvilate vahel liikudes.

„No kokkuvõtlikult ma ütleks vist seda, et ma hea meelega sõidaks bussiga näiteks, aga see on minu jaoks nii kallis. 3.50 maksta ühe päeva eest edasi-tagasi on ikka palju. Jama ongi selles, et ma ei ela Tallinna piiri sees.“ (N, 46, Tallinn)

Kansas City vastajate öeldu põhjal saab väita, et ühistranspordiga sõitmise praktika ei mängi seelses igapäevaelus mingitki sidustamisrolli (vt joonis 15). Seitsmest intervjuueeritavast oli linnasisese ühistranspordiga sõitnud vaid üks, mis iseenesest on kõnekas näitaja ühistranspordi tõukejõust. Kui äärelinna elanikud saavad ühistranspordi mittekasutamist põhjendada ühistranspordi puudumisega, siis kesklinna elanikel seda õigustust ei ole. Võib eeldada, et kuna nad on kogu elu jooksul harjunud sihtkohtadesse jõudma autoga, on selline liikumisviis kujunenud sedavõrd loomulikuks, et alternatiivseid variante ei kaalutagi.

Järeldan siit, et kahes erinevas linnas kaotab ühistranspordiga sõitmine oma võimekuse olla siduspraktika ka kahel erineval põhjusel. Kansas Citys ei saa ühistransporti kasutada siduspraktikana eelkõige puudulikkuse tõttu (kuid seda äärelinnades, mitte kesklinnas!), Eestis läheb sidustamine katki pigem mugavusprobleemide tõttu (ei taheta tassida poekotte, kõndida üle põllu peatuseni või vihma käes bussi oodata). Kindlasti ei ole „mugavusprobleemid“ vähemolulised kui Kansas City infrastruktuurilised probleemid. Kõnekas on fakt, et isegi toimiva ja tiheda graafikuga ühistranspordiga linnas leidub neid, kes eelistavad kulukamat ning keskkonnakahjulikumat, ent see-eest iseseisvust tagavat autoga sõitmise praktikat. Ainuüksi efektiivse ja tervet linna katva ühistranspordisüsteemi loomisest ei piisa, et enamik elanikest seda kasutama hakkaksid. Ühistransport hoolimata oma modernsusest või tihedusest ei täida hetkel neid mugavusi, mida suudab täita isiklik auto.



Joonis 15. Ühistranspordi võimekus sidustada Tallinna (vasakul) ja Kansas City (paremal) elanike igapäevapraktikaid (töö autori koostatud).

Jalgrattaga sõitmine kui siduspraktika

Jalgrattaga sõitmise sidustav roll erinevate argipraktikate vahel ilmneb vaid Tallinnas ja sedagi väheste intervjueeritavate puhul. Sidustav roll tekib mõnikord tööle, kooli või väiksemate ostude tarbeks poodi sõitmisel. Seda liikumispraktikat võib siduspraktikana näha olukordades, kus distantsid on lühikesed ning ilm soodne: pigem suvel ning siis, kui ei saja.

Suures osas peetakse rattasõitu siiski trennitegemiseks või vaba aja veetmise viisiks, mistõttu võib rattaga sõitmist käsitleda eelkõige eraldiseisva liikumispraktikana, mida praktiseeritakse ajaviiteks ja mitte sihtkohtadesse jõudmiseks. Rattaga sõitmiseks on Tallinnas loodud küll mitmeid rattateid, kuid enamasti paiknevad need kohtades, mis on mõeldud tervise- ja spordiradadena (nt Nõmme metsas, Pirita teel, Järvevana tee, Tartu mnt).

„Me käime vahest siin Kadriorus sõitmas, lähme siit sinna Russalka juurde ja tuleme tagasi. Lihtsalt omaks lõbuks.“ (N, 50, Tallinn)

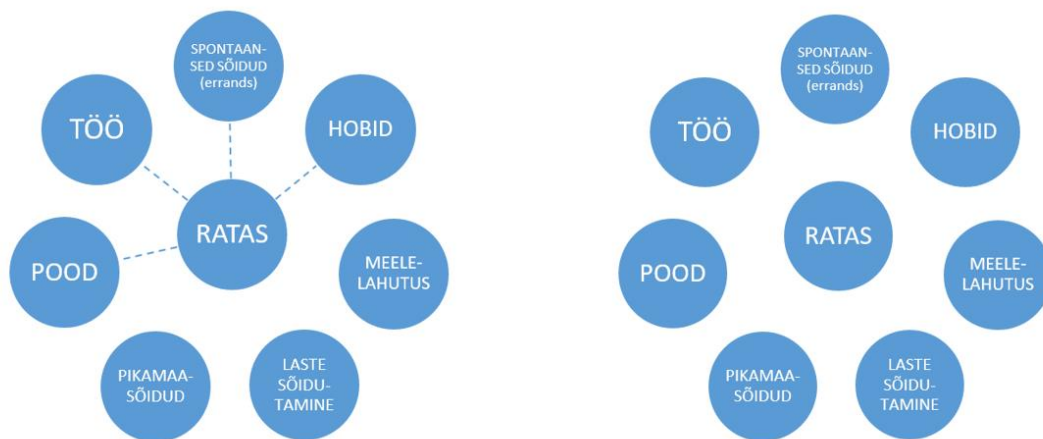
Põhjuseid, miks jalgrattaga sõitmise praktika toimida Tallinnas eelkõige iseseisvana, mitte siduspraktikana, on mitmeid. Esmalt infrastruktuuriga seonduvad põhjused: vajalikele marsruutidele ei ole loodud rattateid ning seetõttu tajutakse sõitmist ohtlikuna. Teisalt, kuna meie ühiskonnas on loomulik jõuda sihtpunkti viisaka välimusega, kardetakse, et rattaga sõitmine ajab välimuse segamini ning selja higiseks. Üldjuhul ei ole sel praktikal võimekust sidustada ka poeskäimisi või pikamaasõite, sest rattal saab kanda vaid väiksel hulgal asju. Lapsevanemate jaoks saab rattaga sõitmise takistuseks see, et sõita saab üldjuhul vaid üks inimene korraga. Rattaga sõitmise infrastruktuurilisi puudusi iseloomustab kõnekalt tsitaat informandilt, kes ise kasutab ratast nii tihedalt kui võimalik, ent leiab siiski kitsaskohti:

„Kus on kõige rohkem vaja jalgrattaga sõitu? Kesklinnas. Ja kus on inimeste liiklus kõige tihedam. /.../ Mulle jäi silma, kui sinna Nõmmele tehti pikk jalgrattatee, Nõmmelt viis Õismäele, siis olid suured pealkirjad, et Tallinn on jalgrattasõbralik linn ja nüüd saab Nõmmelt otse Põhja-Tallinnasse jalgrattaga. Nagu kes kasutab Nõmmelt Põhja-Tallinnasse minekuks jalgratast? Sul on vaja kas kodunt tööle, töölt koju, sõbralt sõbra juurde, kesklinnas lühikesed kuni 5 kilomeetrised otsad on jalgrattasõidu jaoks nagu põhilised otsad.“ (M, 27, Tallinn)

Kansas City informantide hulgas puudub rattaga sõitmisel igasugune võimekus igapäevapraktikaid sidustada. Rattaga sõitmine liikumisvõimalusena üles ei kerkinud ning põhjusteks toodi kas ratta, teede, harjumuse puudumist või laiskust. Isegi intervjueeritav, kes elas kesklinnas, kus tema sõnul on rattaga sõitmise võimalused aina paremad, ei kasutanud seda liikumisviisi, kuigi enda sõnul tahaks:

„Mu rattal on kumm juba kaks aastat tühi olnud. Ma tahaksin oma rattaga sõita rohkem kui ma seda praegu teen.“ (N, 31, Kansas City)

Seega on rattaga sõitmise praktilal mõlemas linnas pigem tähendus kui vaba aja veetmise viis ning tegemist on iseseisva praktikaga. See tähendus on aga palju tugevam Tallinnas, kus intervjuueeritavad ka oma hiljutistest rattasõidukogemustest rääkida oskasid. Rattasõidu praktika üldjuhul ei oma võimekust tavalisi argipraktikaid siduda, küll aga on tallinlased sellele võimalusele avatumad.



Joonis 16. Rattaga sõitmise võimekus sidustada Tallinna (vasakul) ja Kansas City (paremal) elanike igapäevapraktikaid (töö autori koostatud).

Kõndimine kui siduspraktika

Kõndimine kui sihtkohta jõudmise viis suudab sarnaselt rattasõidule siduspraktika rollis olla vaid Tallinnas. Sidustamine toimub, kui teekonnad on lühikesed ning ilm kõndimiseks sobilik. Praktikute värbamisel mängib rolli võimalus kõndida koos sõprade ja tuttavatega. Kui kõndimisel on juures meelelahutuslik aspekt (sõpradega suhtlemine), vaadeldakse seda kui positiivset aja veetmise viisi sihtkohta liikumise ajal.

Intervjuueeritud tallinlased tõid välja, et on kõndinud tööle, ühistranspordipeatusteni ning väiksemate ostude puhul ka poodi. Mõnikord võib kõndimine olla ka teise liikumispraktika osa (nt pärast auto parkimist tuleb kõndida õige majani). Kõndimine võetakse ette juhtudel, kui on varutud piisavalt aega või kui sihtkohas ei oota kindlal kellaajal kohustused. Seega on kõndimise kui liikumispraktika praktiseerimiseks vajalikud teatud „eelingimused“. Samas on ajalised piirangud tihtipeale teiste institutsioonide poolt paika pandud, seega isegi kui inividid sooviksid sihtkohta kõndida, võib seda takistada vajadus kiirelt kohale jõuda.

Samuti tuuakse välja, et mõnikord on kõndimiseks ebasobivad tingimused – näiteks tuleb sihtkohta saamiseks kõndida üle mullase põllu, mis on ebamugav ning määrib jalanõusid.

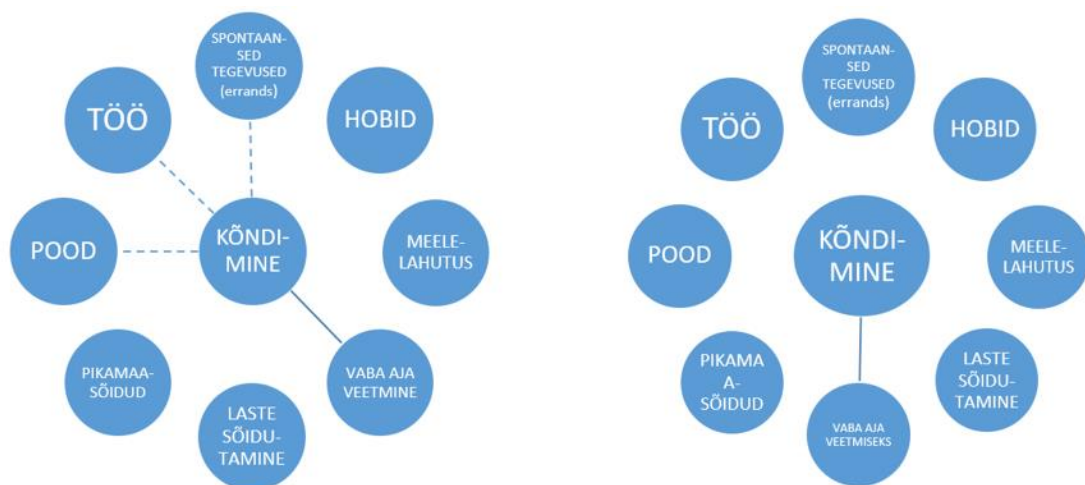
„No kui on normaalne ilm, siis ma hea meelega isegi olen käinud tööle ja tagasi jala. /.../ Või kui pärast tööpäeva keegi ei oota mind koju midagi tegema. Siis kui ma oleksin kas üksinda õhtul ja kui oleks ilus ilm, siis võiks ju täitsa jala käia.“ (N, 46, Tallinn)

„Noh, ta on tegelt väga lähedal, aga ma pean tulema mingit põlluteed pidi, jalgrada pidi, mis ei ole väga mugav, et jõuda puhtalt linna.“ (N, 35, Tartu)

Kansas Citys kõndimine sidustamisvõimekust ei oma, mõnikord harva on tegemist iseseisva liikumispraktikaga (jalutatakse kodu lähedal). Enamasti on distantsid kõndimiseks liialt pikad, teisalt mainitakse ära kõnniteede puudulikkus ning seeläbi ka kõndimise ohtlikkus. Öeldakse ausalt, et autoga ollakse lihtsalt harjunud sõitma, ka lühemaid vahemaid. Näiteks intervjuueeritav, kes käib õhtuti jõusaalis, mis asub tänava lõpus, sõidab ka sinna autoga, kuigi iseenesest võiks ju lühikese tee käia jala.

„See tähendab, ma ikka kõnnin. Aga ma ei kõnni kuhugi sihtkohani, me kõnnime lihtsalt naabruskonnas. Noh, saad aru, me ei kõnni kindlasse kohta.“ (N, 30, Kansas City)

Sarnaselt jalgrattasõiduga on kõndimisel mõlemas linnas pigem tähendus kui võimalus olla aktiivne. Jalutama minnakse parkidesse või kodulähedastele tänavatele selleks, et hingata värsket õhku, jalutada lapsevankriga. Samas esineb Tallinnas sihtkohtadesse kõndimist siiski mõnevõrra rohkem kui Kansas Citys. Huvitav on, et kuigi kõndimist mõtestatakse tervisliku elustiili osana, ei maininud ükski informant populaarseks muutunud sammulugerite kasutamist.



Joonis 17. Kõndimise võimekus sidustada Tallinna (vasakul) ja Kansas City (paremal) elanike igapäevapraktikaid (töö autori koostatud).

Autode ühis- ja kooskasutus kui liikumispraktika

Autode ühis- ja kooskasutuse all pean silmas taksode, Uberi ja Taxify kasutamist, aga samas ka näiteks sõitmist koos tuttavate või sõpradega ühisesse sihtkohta. Kõikide variantide näol on tegemist mõnevõrra erinevate ühis- ja koossõidu praktikatega (nt erineb see, millise kanali kaudu inimene endale sõiduki tellida/kokku leppida saab), ent teisalt on kõikide näol tegemist siiski sarnase sõitmisstiiliga: autos peab olema vähemalt kaks inimest, kellest üks pakub teisele teenust kas tasuta või raha eest.

Tasulised ühissõidu vormid (takso, Uber, Taxify) muutuvad Tallinnas siduspraktikateks eelkõige juhtudel, kui asjaolud välistavad teiste liikumisviiside kasutamise. Eelkõige seostub tasuliste ühissõitude kasutamine õhtustelt (meelelahutus)üritustelt koju tulemisega. Takso või Uber tellitakse siis, kui ise ei saa sõita, kui keegi teine koju viia ei saa või kui ühistransport enam ei sõida. Samas ei ole ühissõidud limiteeritud vaid õhtustele aegadele: tasuline ühissõit võib toimuda ka päevasel ajal, kui on vaja sõita sihtpunkti, kuhu ühistransport ei lähe või läheks väga suure ja ajakuluka ringiga. Seega on tasulised ühissõidud siduspraktika rollis eelkõige õhtuti või erandolukordades, kui neid tajutakse kiire (või odavama) liikumisvõimalusena. Igapäevaseid töökäimise või poes käimise praktikaid tasulised ühissõidud sidustada ei suuda.

„Ükskord ma viisin auto esindusse hooldusesse ja ta jäi sinna mitmeks tunniks ja mul polnud sealt nagu kuidagi... See on Rocca al Mares. Ja siis sealt otse tagasi, siis ma oleks pidanud kas ühistranspordiga minema kuidagi kesklinna ja siis sealt [Nõmmele] ja siis ma kasutasin esimest korda [Taxifyd]. /.../ Tundus nii äge, et näeb, kuidas ta liigub seal. Äpist vaatad samal ajal. Tulevikuteema.“ (N, 35, Tallinn)

Intervjuusid analüüsides nähtub, et suurem külgetõmbejõud on uuenduslikel võimalustel nagu Taxify ja Uber ning oma tõmbejõudu on kaotamas tavaline taksoteenus. Teisalt leidis ka intervjuueeritav (M, 27, Tallinn), kes näiteks ei olnud Uberit ega Taxifyd kasutanud seetõttu, et tal puudus nutitelefon ning ei olnud võimalust äppe kasutada. Seega teatud ühissõidu vormid on sõltuvad mingitest materiaalistest elementidest ning tehnoloogia arengust.

Kansas Citys on tasuliste ühissõitude kasutamine pigem erandlik. Intervjuudest peegeldub, et neid kasutavad pigem nooremad inimesed ning üldjuhul omab tõmbejõudu pigem Uber kui takso (Taxifyd Kansases ei ole). Sarnaselt Tallinnale on tasulised ühissõidud siduspraktikad siis, kui on vaja saada õhtul üritustelt koju või kui minnakse hoopistükkis teise linna reisima. Seevastu taksod on noorte hinnangul aeglased ning juhid ebameeldivad. Vanemad intervjuueeritavad olid aga harjunud liikuma oma autodega ning sõnasid, et taksode

kasutamisel ei näe nad mõtet. Siit võib eeldada, et noored on pigem vastuvõtlikumad uuenduslikele lahendustele, ent vanemad inimesed sõidavad pigem harjumuspärastel viisidel.

„Me ei kasuta Uberit või taksot üldse. Me ei vaja neid. Meil on auto. Kui sul on auto, siis kõik sinu vajadused on täidetud.“ (M, 52, Kansas City)

Eraldi kategooriana toon välja ka ühissõidud sõprade ja tuttavatega, sest neid mainisid intervjueeritavad mõlemas linnas. Tallinlased sõnasid mitmel korral, et on ise ühissõidu „teenuse“ pakkujad, eelkõige kui minnakse tuttavaga samasse sihtkohta (näiteks koos proovi, trenni, poodi või kui lihtsalt sõidetakse samasse suunda). Samuti kasutatakse päevasel ajal töösõitude tegemiseks töökaaslastega võimalust minna ühe autoga. Ka pikamaasõite tehakse enamasti mitmekesi autos olles, põhjendades, et nii tuleb odavam. Kansas City lapsevanemad mainisid, et kasutavad mõnikord võimalust saata oma laps näiteks trenni või kooli hoopis teise lapsevanema autoga. Sarnaselt Tallinna elanikega kasutavad ka nemad tihti ühissõidu võimalust selleks, et minna teistesse linnadesse. Seega on tuttavatega ühissõitudel siduspraktika roll eelkõige olukordades, mil inimesed liiguvadki samasse suunda ning selliseid liikumisi võib esineda iga peatüki alguses nimetatud kategooria puhul.

„Meil jalgpallitrenn on alati üsna hilja õhtul. Seal ma käin reeglina autoga. Miks ma autoga käin, et tavaliselt ma võtan peale ka trennikaaslasi ja lähme koos, carpoolime.“ (M, 27, Tallinn)



Joonis 18. Tasuliste ühissõitude (takso, Uber, Taxify) võimekus sidustada Tallinna (vasakul) ja Kansas City (paremal) elanike igapäevapraktikaid (töö autori koostatud).

5. Järeldused ja diskussioon

Järgnevalt esitan uurimistöö tulemuste põhjal kokkuvõtlikud vastused töö teises peatükis püstitatud uurimisküsimustele. Arutlen, kuidas mõtestada tulemusi töö teoreetilises osas esitatud teoreetiliste ja empiiriliste käsitluste valguses. Samuti arutlen lühidalt, milline on transpordi tulevik ning kuidas võiks liikumispraktikate temaatikat edasi uurida. Peatüki lõpus annan soovitusi praeguste liikumispraktikate säästvamaks muutmiseks Tallinnas.

Mida tähendab Tallinna ja Kansas City elanike jaoks normaalne ja harjumuslik igapäevaliikumine ehk ruumiline mobiilsus?

Intervjuudest lähtuvalt omistavad Tallinna ja Kansas City elanikud normaalsele liikumisele sarnaseid tunnuseid. Normaalne liikumine võimaldab olla iseseisev ja oma aja peremees, lisaks on see ka mugav ja kiire. Normaalsuse kriteeriume täidavad mõlemas linnas aga erinevad liikumisviisid. Kui Kansas Citys peetakse autoga sõitmist kõige mugavamaks, kiiremaks ja paremaks iseseisvuse tagajaks, siis Tallinnas on teatud tingimustel ka teistel liikumispraktikatel, nt ühistranspordiga sõitmisel, need omadused olemas. Seega toetab intervjuudest saadud informatsioon töö teoreetilises osas välja toodud liikumisviiside uuringute andmeid, mis näitasid, et Kansas City elanike liikumispraktikad on võrdlemisi homogeensed (enamik kasutab autot), ent Tallinnas varieeruvad liikumispraktikad rohkem (Liikumisviiside uuring, 2015; Peer Transit Analysis, 2014).

Põhjused, miks kahes erinevas linnas suudavad erinevad liikumispraktikad normaalsuse kriteeriume täita, peituvad nii autoga sõitmise tähenduslikes kui ka materiaalsetes elementides (Shove jt, 2012). Kansas Citys on auto omamine iseseisvuse sümboliks ning (äärelinna) elanikud ei kujuta ette, et peaksid selle iseseisvuse käest andma. Mitmetel kaoks seeläbi üldse võimalus oma igapäevategemisi teha. Tallinnas tuuakse samuti iseseisvust autoga sõitmise praktika tähendusliku komponendina välja, ent samas tõdetakse, et autoga sõitmine on pigem mugavus. Siit jõuame liikumispraktikate materiaalsete elementide juurde: Kansas Citys on loodud hea infrastruktuur peamiselt vaid autoliiklusele, Tallinnas on rõhku pandud ka teiste liikumisviiside jaoks vajaminevale infrastruktuurile (jalgrattateed, kõnniteed, ühistranspordivõrgustik). Alternatiivsete liikumisviiside infrastruktuuri puudumine on tõenäoliselt ka põhjuseks, miks need pole Kansas Citys pea üldse praktikuid ligi tõmmata suutnud. Rolli mängivad ka distantid, mis Kansas City informantide jaoks on tunduvalt pikemad kui Tallinnas. Teisalt tuleb arvesse võtta, et Tallinna intervjueeritavad elavad linnapiiri sees, kuid mitmed Kansas City omad valglinnastunud aladel.

Keskkonna säästmine transpordi arvelt ei mahu Kansas City ega Tallinna elanike normaalse liikumise tunnuste alla, eelkõige kuna keskkonnahoiuga seotud tegevusi peetakse ebamugavaks. Autoga sõitmise ja keskkonnavahelisi probleeme teadvustatakse, kuid käitumises ei pöörata sellele tähelepanu (Aro, 2016).

Mis on erinevate liikumispraktikate tõmbavad ja tõukavad tegurid kahe linna intervjueeritavate jaoks?

Kõige enam omab intervjueeritavate jaoks tõmbavaid tegureid autoga sõitmise praktika. Autoga sõites on võimalik liikuda igasse sihtkohta, iseenda valitud ajal. Tänu autodele on saanud toimuda valglinnastumine ehk linnade kontrollimatu laienemine (seda nii Kansas Citys kui ka Tallinnas), sest inimestel on olemas kiire ja mugav võimalus igal ajal kesklinna sõita. See ilmestab Urry (2004) automobiilsuse kontseptsiooni, mille järgi automobiilsus on kogu linnaruumi ümber kujundanud. Autode tõttu ei ole inimesed enam piiratud käima vaid kodulähedastes koolides, töökohtadel või poodides, ega ole sunnitud valima elukohta sinna, kus on hea ühistranspordiühendus. See omakorda aga toidab sõltuvust autotranspordist.

Intervjueeritavad tõid oma liikumisviiside valikul olulisena välja ka liikumisvahendi kiiruse. Nad peavad oma aega väärtuslikuks ning valivad transpordiviisi, mis aitab sihtkohta väikseima ajakuluga jõuda. Kansas Citys peetakse kiireimaks liikumisviisiks autot (hoolimata ummikutest), Tallinnas kerkivad ka rattasõidu ning ühistranspordi kiiruse plussid esile. Transporditehnoloogia areng on inimestele võimaluse liikuda pikemaid distantse kiiremini ning sooritada võidetud aja arvelt teisi tegevusi (Rosa, 2003). Ka käesoleva uurimuse intervjueeritavate päevaplaanis olid lisaks tööle käimisele ka trennid, sõprade külastamine, spontaansed tegevused jne. Transport, eelkõige isiklik auto, annab selleks võimaluse.

Kuigi arvasin, et autoga sõitmise tõukava tegurina tulevad välja kahjud keskkonnale, ei olnud keskkonnahoid üldiselt autosõidupraktika tähenduselemendi osa. Keskkonnakahjud ei ole piisavad tõukavad tegurid, et autoga sõitmisest loobuda, vähemalt selle sihtrühma puhul, kelle liikumist mina analüüsisin. Lisaks teadmiste ja käitumise vahelisele lõhele tõestab see ka sotsiaalsete praktikate teooria üht põhiväidet, et inimesed ei ole oma käitumises ja otsustamises alati ratsionaalsed, vaid tegutsevad harjumuse ja rutiini ajendil (Reckwitz, 2002; Shove jt, 2012). Huvitaval kombel ei olnud ka auto ostmise kõrge hind ning ülalpidamiskulud tõukavateks teguriteks, millest võib järeldada, et neid käsitletakse kui paratamatuid ja vajalikke väljaminekuid. Pigem toodi tõukavate teguritena välja ummikuid (mida siiski ollakse otsustatud trotsida) ning kohatise parkimisprobleeme.

Jalgrattaga sõitmise praktika tõmbejõuna nähakse eelkõige võimalust elada aktiivset elu, teha sporti ning hoolitseda seeläbi oma tervise eest. Seega on rattasõit justkui praktika iseeneses, mida ei kasutata igapäevaste sõitude tegemiseks. Tõukavate jõududena toodi välja eelkõige vajaliku infrastruktuuri puudumist (just Kansas Citys), välimusega seotud probleeme ning seda, et rattaga sõites ei saa kaasa võtta palju asju ega teisi inimesi. Kõndimispraktikat tajutakse samuti pigem tervisega seotud tegevusena, mida praktiseeritakse ajaviiteks ning lühikeste distantside puhul. Kõndimise tõukejõududeks on ajakulu ning Kansas Citys ka kõnniteede puudumine. Samuti ei ole kõndides mugav paljusid asju kaasas kanda.

Milliseid igapäevapraktikaid liikumine ja transport ühendada aitavad? Kuidas ja mis tingimustel muutuvad liikumispraktikad siduspraktikateks?

Magistritöö tulemuste analüüsis sai tõestust Shove jt (2015) idee, et liikumist võib käsitleda siduspraktikana. See tähendab, et liikumine on üldjuhul eesmärgistatud ja vajalik selleks, et ellu viia teisi igapäevapraktikaid. Selle magistritöö uudeks panuseks ongi detailne liikumise uurimine siduspraktikate kontseptsiooni läbi – millistel juhtudel üks või teine liikumisviis sidustamisvõimekust omab.

Tulemuste peatükist ilmnes, et hetkel on autoga sõitmine kõige edukam siduspraktika, suutes seostada kõiki igapäevategevusi: tööl käimist, koolis käimist, poes käimist, laste transportimist, teistesse linnadesse või maakodudesse sõitmist, spontaanseid ettevõtmisi jm. Väidetakse, et kui autoga sõitmise võimalust poleks, tehtaks mingeid tegevusi tunduvalt harvemini (nt maakodude külastamine). Autoga sõitmine on saanud peamiseks siduspraktikaks tõenäoliselt seetõttu, et pakub mugavusi, millest teiste transpordiviiside juures jääb vajaka: kiirus, võimalus asju vedada, sõita kohtadesse, kus ühistransport ei liigu.

Autoga sõitmine on kõige populaarsem siduspraktika ka juhtudel, mil alternatiivid võiksid (vähemalt Tallinnas) täiesti olemas olla: tööle minemine, väiksemate ostude tarbeks poes käimine või sõprade külastamine. Ometi on inimestes juurdunud harjumus ka neid sõite autoga teha. Praktikate muutmise võimalustest lähtuvalt (Spurling jt, 2013) võiks lühemate distantside puhul mõelda võimalustest praktikate omavahelisi suhteid ümberkonfigureerida. See tähendab – kutsuda esile muutusi näiteks töötamis- või ostlemispraktikates, mis seeläbi vähendaksid vajadust keskkonnakahjulikult liikuda. Praktikate omavaheliste suhete muutmise võimalustest kirjutan pikemalt diskussiooni ja soovitude peatükis.

Kui autoga sõitmine omab sidustamisvõimekust mõlemas linnas, siis teised liikumisviisid suudavad siduspraktikadena toimida vaid Tallinnas ning sedagi mitte kõikide

intervjueeritavate jaoks. Näiteks ühistranspordiga sõitmine võib olla siduspraktika tööleminekul, juhul kui bussigraafik on tihe ning teekond ei ole pikk. Samuti tekib ühistranspordil eelis siis, kui liigutakse tiptundidel. Kansas Citys ühistransport igapäevapraktikate sidustajana ei toimi, sest seda tajutakse ajakulukana ja ebamugavana: peatused asuvad kodust kaugel ning kesklinna sõitmine võtaks liiga pika aja. Mõlema linna elanike jaoks kaotab ühistransport sidustamisvõimekuse pikamaasõitudel, sest tihtipeale on vaja minna kohtadesse, kuhu ühistransport ei sõida.

Jalgrattaga sõitmise praktikad ning kõndimist võib mõlemaid käsitleda töö intervjueeritavate jaoks pigem kui iseseisvaid liikumispraktikaid. Rattaga sõidetakse või kõnnitakse pigem aja veetmise või tervisliku elustiili eesmärkidel. Vaid üksikud praktikud Tallinnas kasutavad neid suvistel perioodidel tööle või poodi minekuks. Kansas Citys ei oma need praktikad üldse sidustamisvõimet, eelkõige infrastruktuuri puudumise tõttu.

Tasulised ühissõidud suudavad samuti praktikuid rohkem värvata Tallinnas ning eelkõige erandolukordades, kus teiste liikumisviiside kasutamise võimalus puudub. Kansas Citys on Uberit kasutanud vaid noored intervjueeritavad, vanemad on otsustanud auto kasutamisele truuks jääda. Ühissõite sõprade ja tuttavatega tuleb mõlemas linnas, tihtipeale võetakse mitmekesi ette sõidud ühistesse sihtpunktidesse.

Siduspraktikate analüüs näitas, kuhu intervjueeritavatel on vaja minna ning millistel liikumisviisidel on sel juhul võimekust siduspraktikana toimida. Teades nüüd detailselt intervjueeritavate enda interpretatsioone sellest, miks keskkonnasäästlikud liikumispraktikad üldjuhul siduspraktikatenä toimida ei suuda (infrastruktuuri puudumine, harjumuse puudumine, kiiruse/aja väärtustamine, asjade kandmise vajadus, ajalooliselt kujunenud käitumismustrid-arusaamad jne), on võimalik edasi mõelda, kuidas igapäevapraktikaid ja keskkonnasäästlike liikumispraktikaid omavahel tulevikus ühildada. Ükskõik milliste keskkonnasäästlike liikumisviiside juurutamiseks peab neil olema eelkõige inimeste igapäevaelu tegevuste sidustamise võimekus.

5.1. Diskussioon

Käesolev uurimus tõestas, et inimeste liikumiskäitumist võib vaadelda läbi sotsiaalsete praktikate teooria, mille kohaselt inimeste käitumine on harjumustel põhinev, rutiinne ja poolautomaatne (Reckwitz, 2002; Shove jt, 2012). Sellele järeldusele jõudmiseks läksin üksikindi ehk praktikateooria mõistest üksikpraktiku tasandile, uurides inimeste endi tõlgendusi ja põhjendusi kindlate liikumisviiside kasutamiseks ning paigutades need

põhjendused hiljem praktikateoreetilisse raamistikku. Uurimistöö näitas, et liikumiste valikul ei kalkuleerita erinevate liikumisviiside plusse ja miinuseid, vaid valitakse kõige harjumuspärasem liikumisviis, mida peetakse ka kõige mugavamaks ja kiiremaks. Tööle minemisel on harjutud enamasti kasutama autot, õhtuti linna minnes Tallinnas jällegi ühistransporti. Kuigi inimesed teadvustavad autoga sõitmise kahjulikke keskkonnamõjusid ning toovad isegi välja ummikutes seismise ajakulu, ei ole need piisavateks teguriteks alternatiivide kasuks otsustamisel. Inimesed ei soovi muuta juba rutiinseks kujunenud harjumusi, sest see nõuab neilt vähemalt esialgu pingutust ja mugavuse kaotust. Sellised motivatsioonilised tegurid annavad juurde uut teadmist uuringutele, mis kaardistavad lihtsalt inimeste liikumisviise: nüüd tean, miks inimesed neid liikumisviise ka ise eelistavad.

Magistritöös sai tõestust ka see, et liikumispraktikaid võib käsitleda siduspraktikadena. Siduspraktikate kontseptsioonile viitasid juba Shove jt (2015), kuid ei analüüsinud ise seda indiviidide tasandil läbi. Käesolevas uurimuses täitsin selle ülesande ning uurisin, mis tegevused tingivad Tallinna ja Kansas City elanike liikumisi ning millisel viisil neid teostatakse. Kõige edukamalt toimib siduspraktikana autoga sõitmine, seda põhjustab nii infrastruktuuri sobivus, kiirus, mugavus kui ka tajutav iseseisvuse tunne. Auto tagab kindlustunde ning võimaluse ootamatusteks. Teistel liikumispraktikatel on sidustamisvõime ainult spetsiifilistes olukordades ning enamjaolt vaid Tallinna intervjuueritavate hulgas.

Seda, et autoga sõitmine on populaarseim siduspraktika, on tõestanud ka varasemad liikumisviiside uuringud, mille töö teoreetilises osas välja tõin (Liikumisviiside uuring, 2015; Peer Transit Analysis, 2014). Semistruktureeritud intervjuude meetod ning praktikateoreetiline analüüs andsid aga võimaluse mõista detailsemalt selle siduspraktika populaarsuse põhjuseid ehk teisisõnu lähivaates uurida, millest sidustamisvõimekus koosneb. Lisaks ruumilis-materiaalsetele põhjustele nagu infrastruktuur (Shove jt, 2015), linnaruum (Maat jt, 2005; Banister, 2007) või ühistranspordi olemasolu oli intervjuude kaudu võimalik mõista ka sotsiaalseid tegureid selle liikumisviisi valikul. Näiteks tuli välja autode omamise tähenduslik aspekt, mis kvantitatiivsete uuringute käigus võib märkamata jääda: auto on vabaduse ja iseseisvuse sümbol ning näiteks USA-s peetakse igati tavaliseks juba 16-aastaselt auto saamist. Nii sain teada, et valitsevad mõttelaadi erinevused kahes linnas: kui Tallinna elanikud on (vähemalt oma sõnade järgi) vastuvõtlikumad ka alternatiivsete liikumisviiside kasutamisele, siis Kansas Citys ollakse jäigad auto kasuks otsustama ning alternatiive üldjuhul mitte kaaluma, sest autoga sõitmine on olnud normaalne juba noorest east saati.

Erinevusi inimeste mõttemaailmades ja liikumiskäitumises tingib osaliselt muidugi ka linnaruum: Kansas City on pindalalt suurem kui Tallinn, lisaks on seal toimunud mõnevõrra ulatuslikum valglinnastumine kui Tallinnas. Kohati ei olegi linnapiirist väljas elavatel inimestel muud võimalust liikuda kui kasutada isiklikku autot, sest valglinnastunud aladele on väga keerukas panna sõitma toimivat ühistransporti. Kuna juba aastakümneid on auto olnud peamine liikumisviis, ei nähta ilmselt ka vajadust valglinnastunud aladele ühistranspordi väljaarendamiseks, vaid suunatakse raha näiteks olemasolevate teede korrashoidu. See omakorda tingib tagamaa elanike suurema autokasutuse, sest eelistatud töökohad ja teenused on siiski jäänud kesklinna. See kinnitab Poomi (2017) väidet, et kõige suurem keskkonnakoormus on linnade tagamaade elanikel, kes peavad linna jõudmiseks läbima autoga pika maa. See kehtib ka Tallinna naabervaldade elanike puhul, kes peavad samuti tööpäevadel kesklinna liikuma (Ahas jt, 2010), sest töökohad ja teenused kas ei ole naabervaldadesse jõudnud või ei ole konkreetsete elanike jaoks sobivad (Mäe jt, 2013).

Sellest lähtuvalt võib öelda, et liikumispraktikate süsteemi sees toimub erinevate liikumisviiside vahel võistlus praktikute värbamise nimel (Watson, 2012). Liikumispaktikate süsteemi osad on lisaks liikumisviisidele ka infrastruktuur, liikluseeskirjad, bensiinijaamad, autotööstus, infrastruktuuride planeerimise praktikad jm. Minu töö analüüsis praktikute vaatenurka liikumisele, kuid need liikumised on kujunenud just süsteemis asetsevate elementide iseloomu tõttu. Näiteks võib öelda, et Kansas Citys on autoga sõitmine kujunenud peamiseks liikumisviisiks seetõttu, et teised süsteemis asetsevad elemendid toetavad seda praktikat: teedevõrgustik on autodele loodud ja sõita saab igale poole, kütuse hinnad on odavad, autode hind on elanikele tasukohane jne. Seejuures aga näiteks ühistransport ei ole süsteemi sees nii palju tähelepanu saanud: puudub välja arendatud võrgustik äärelinnades, mistõttu ei ole võimalik suurel hulgal inimesel seda liikumisviisi kasutada. Kansas Citys on liikumispraktikate süsteemis suutnud üks praktika teisi mäekõrguselt võita.

Tallinnas võistlevad liikumispraktikad samuti omavahel, kuid siin on konkurentsisuhe pisut tihedam. Kuna siinses liikumispraktikate süsteemis on tähelepanu pööratud ka ühistranspordi arendamisele ja kergliiklusteede loomisele, pole need praktikad täielikult elujõudu kaotanud. See muidugi ei tähenda, et Tallinnas poleks arenguruumi nende praktikate soodsamaks muutmisele, sest autoga sõitmine domineerib ka siin.

Magistritöö tulemustest selgunud laialdane autokasutus aga koormab keskkonda ning tuleb mõelda, mis võimalused on selle koormuse vähendamiseks. Siinkohal ei saa kuidagi puudutamata jätta infrastruktuuri arendusi: kui puuduvad võimalused ühistranspordi- või

rattasõiduks, ei hakatagi neid liikumisviise kasutama. Luues soodsad (materiaalsed) võimalused, on praktikal juba veidi suurem tõmbejõud, kuigi materiaalsed muutustega peavad kaasas käima ka muutused praktika tähendustes ja kompetentsides (Spurling jt, 2013). Seejuures on oluline kohalik poliitika, mis peaks tõstma pjedestaalile säästlikud liikumispraktikad ning looma mitte-säästvate jaoks ebasoodsad tingimused (automaks, teedemaks vms). Näiteks Tallinnas on loodud nii ühistranspordile kui ka elektriautodele eelisvõimalus sõita ühistranspordirajal, mistõttu ei pea nende liikumisviiside kasutajad muretsema tipptunni ummikute pärast. See on üks võimalus tõrjuda keskkonnakahjulikke praktikaid ja soodustada säästvamaid.

Alternatiivse võimalusena võib kaaluda ka erinevatesse linnaosadesse inimeste jaoks oluliste asutuste loomist (nt meelelahutusasutused, töökohad), et inimestel ei tekiks vajadust sõita kesklinna (Maat jt, 2005; Banister, 2007). Teisisõnu, muuta linna polütsentrilisemaks, kus kõik vajalikud sihtpunktid on jalutuskäigu või jalgrattasõidu kaugusel või hästi kättesaadavad ühistranspordiga. Samas tuleb arvestada, et kord juba laiali valgunud linna on väga keeruline taas kokku suruda. Võib eeldada, et nii Tallinna kui ka Kansas City naabervaldades elavad inimesed ei soovi kolida oma privaatsest eramajast tagasi linnakorterisse. Samas teenuste ning töökohtade toomine inimeste elukohtadele lähemale ei pruugi kindlalt tagada seda, et inimesed lähedalasuvaid teenuseid ka kasutavad või töökohtadesse tööle lähevad (Mäe jt, 2013).

Seetõttu võib sobiva lahenduse keskkonnakahjulike liikumisviiside vähendamiseks pakkuda hoopis erinevate praktikate omavaheliste suhete muutmine (Spurling jt, 2013). Käesolev magistritöö kaardistas erinevad igapäevapraktikad, mis inimeste liikumisi tingivad ning millist liikumisviisidel on kõige suurem võimekus ja külgetõmbejõud inimesi ühest kohast teise viia. Edasine uurimistöö võiks keskenduda sellele, kuidas neid seoseid muuta ja ümber kujundada. Üheks võimaluseks siin on kutsuda esile muutusi just nendes praktikates, mida liikumine seostab. Toon siinkohal välja mõned muutused, mis juba on toimumas.

Intervjuudest tuli välja, et üks peamisi kohti, kuhu autoga liigeldakse, on poodidesse. Samas on Harjumaal järjest enam kasvanud toitu ja esmatarbekaupu koju tellivate inimeste osakaal. Omnival on päevas üle 400 tellimuse, kusjuures koju tellitakse tihtipeale rohkem kaupu, kui ise poes käies korvi pannakse (Klaassen, 2017). Samuti on turule tekkinud restoranitoidu kojutoomise kullerteenust pakkuvad ettevõtted, millest tuntumad on Wolt ja tellitoit.ee. Sellised kullerteenused on ümber kujundamas inimeste ostlemispraktikaid (ostud tehakse läbi interneti), kuid kaudselt on selle praktika muutusel mõju ka liikumispraktikatele – vähemad

inimesed peavad nüüd ise poodi liikuma. Uue teenusena on turule tekkimas Starship Technologies poolt loodud robotid, kes töötavad samuti kullerteenuse põhimõttel, ent on keskkonnasäästvamad kui bensiinimootoril töötavad autod (Starship Technologies, 2017).

Veel ühe praktikate muutusena on esile kerkimas kaugtöö võimalused, mida järjest rohkem tööandjaid (Eestis) rakendab. Mari-Liis Jakobson (2016) on välja käinud isegi idee, et riigiasutuste töötajad võiksid tööd teha kaugtöö vormis. Ka siin ei kutsuta muutust esile liikumispraktikates, vaid teistes tööpraktikates, mis omakorda mõjutavad liikumisvajadusi. Seega on siduspraktikate kontseptsiooni rakendamisel suur potentsiaal muuta inimeste liikumist keskkonnasäästlikumaks just läbi liikumisi tingivate praktikate muutmise.

Kuigi praktikate omavaheliste suhete muutmine on oluline, ei ole sugugi vähemolulisem liikumisvahendite ehk materiaalsete elementide muutmine. Inimeste vajadust liikuda ei saa täitsa ära kaotada ning kõikjale funktsioneerivat ühistransporti toimima panna on paratamatult väga keeruline. Seetõttu tegeletakse juba keskkonnasõbralike liikumisviiside väljatöötamisega, nt elektri- ja hübriidautod. Samas ei olnud need intervjueeritavate hulgas laialdast kasutust leidnud. Tõenäoliselt peitub põhjus selles, et muudetakse vaid praktika ühte materiaalset aspekti (tehnoloogiat), kuid mitte praktikat tervikuna (Spurling jt, 2013). Näiteks ei ole elektriauto paljudele veel tasukohane ja see ei soodusta nende laialdast kasutamist. Üks intervjueeritav mainis, et keskkonnahoiu peale hakatakse mõtlema alles siis, kui endal on saavutatud teatud elatusstandard. Seega peavad elektriautod muutuma tunduvalt odavamaks, et saada samasuguseks „masstooteks“ nagu bensiini- ja diislimootoril töötavad autod. Lisaks hinnapiirangutele on elektriautol tähendus kui sõiduvahendil, mille peale ei saa talvistes tingimustes kindel olla ning millega on keeruline läbida pikki distantse. Inimesed kardavad poole tee peal seisma jäämist ning seda, et laadimispunkte pole alati lähedal. Seega enne elektriautoga sõitmise praktika laialdast kasutuselevõttu on vajalik ka neid hirme leevendada.

Lisaks elektriautodele on transpordivaldkonnas toimumas veel tohutult palju arenguid: näiteks võib tänavatel varsti liiklemas näha isesõitvaid autosid ja -busse. Tegemist on sõidukitega, mis ei vaja inimest juhiks, vaid mis juhivad end pardal oleva tehnoloogia abil (Kook, 2016). Isesõitvate autode tugevuseks peetakse seda, et kaotatakse ära inimliku eksimuse faktor ning seetõttu peaks autodega juhtuma ka vähem avariisid. Isemõtlevad autod oskavad lahendada ka ummikutes seismise probleeme, sest suudavad üksteisega suhelda. Sellised sõiduvahendid muudavad kindlasti autoga sõitmise praktikat: tehnoloogia jääb küll laias laastus samaks (koos täiendustega), kuid auto juhtimiseks vajalikud kompetentsid muutuvad. Samuti peaksid ideaalis muutuma need kõrvalmõjud, mida laialdane autode

kasutamine kaasa toob (ummikud ja avariid). Samas ei too isesõitvad autod kaasa muutust selles, et inimestel on endiselt vaja liikuda: autode hulk tänavatel võib sellegipoolest samaks jääda. Teisalt näitab see, et transpordivaldkond areneb kiiresti ning autokasutus võib tulevikus väga suurel määral muutuda.

Järgnevates töödes, mis uurivad inimeste liikumispraktikaid, tasuks kindlasti arvesse võtta ka mitte-autokasutajate liikumispraktikaid, mis sellest uurimistööst välja jäid. See annaks tasakaalustava pildi autoomanike liikumispraktikate analüüsi kõrvale. Samuti võiksid järgnevad uurimistööd edasi arendada praktikate muutmise võimalusi just siduspraktikate kontseptsioonist lähtuvalt. Annan järgnevas peatükis mõningad soovitusel praktikate omavaheliste suhete muutmiseks, kuid kuna see töö oli uurimusliku mitte rakendusliku eesmärgiga, võiks järgnevates uurimistöödes seda temaatikat detailsemalt edasi arendada.

5.2. Soovitusel liikumispraktikate muutmiseks

Antud juhtumiuuring annab sisendit mitmete rakenduslike lahenduste väljapakkumiseks. Olen otsustanud praktilisel ja rakenduslikul tasandil vaadata ja arutleda Tallinna elanike liikumispraktikate muutmise võimaluste üle. Otsus langes peamiselt seetõttu, et Kansas City on mulle võõram, mille kõiki poliitilisi, majanduslikke ja sotsiaalseid aspekte ma ei tea. Vaid intervjueeritavate öeldule põhinemine ei tundu piisav pädevate lahenduste pakkumiseks, sest praktikateoreetilised muutused peavad arvesse võtma ka indiviidi ümber olevat keskkonda. Tallinna kohta on mul rohkem informatsiooni ja liiklemise kogemust. Töös tehtud liikumisviiside tõmbavate ja tõukavate tegurite analüüsist ning siduspraktikate analüüsist paistab, et Tallinnas on ka rohkem eripalgelisi võimalusi liikumispraktikate muutmiseks. Siin juba on tehtud algust alternatiivsete liikumisviiside infrastruktuuri loomisega ning need liikumisviisid on kasutuses. Ka inimeste endi mõttemaailm on alternatiivsetele liikumisviisidele avatum. Käesolev uuring on seda tõestanud.

Kuna suur osa minu magistriltööst keskendus liikumise kui siduspraktikate kontseptsioonile, olen otsustanud sellest lähtuvalt ka soovitusi teha. Kuna erinevad liikumisviisid suudavad sidustada väga erinevaid igapäevapraktikaid, siis kõiki neid soovitusel peatükis ma läbi analüüsida ei jõua. Keskendun siin sellele, kuidas jalgrattaga sõitmine võiks muutuda siduspraktikaks tööle minemisel, puudutades väga põgusalt ka ühistranspordiga sõitmise praktikat. Jalgrattaga sõitmine on odav, vaikne, tervislik, ei paiska õhku heitgaase ega tekita ummikuid. Selle magistriltöö intervjueeritavate puhul ei olnud rattaga tööle liikumine kõige populaarsem, vaid pigem peeti seda vaba aja veetmise viisiks või spordi tegemiseks. Kuna

aga jalgrattaga sõitmise praktika on intervjueeritavate hulgas juba teatud olukordades juurdunud ning see on omaks võetud, võib hakata mõtlema, kuidas seda ka igapäevasesse argiellu rohkem siduda. Jalgrattaga tööle sõitmisel on Tallinnas minu hinnangul kaks suuremat takistust. Esiteks kohati puudulik jalgrattainfrastruktuur ning teiseks tööandjate soosiv suhtumine autoga sõitmisesse jalgrattaga sõitmise ees.

Esmalt arutlen **infrastruktuuriga** seotud küsimuste üle. Tallinna linnapildis on märgata, kuidas suur osa teedest on antud autode kasutusse, jättes jalakäijatele ja ratastele väikese osa. Mitmed intervjueeritavad tõid välja, et tajuvad jalgrattasõitu ohtlikuna ja ebamugavana: autoteel ei julgeta sõita, sest kardetakse autodele ette jäämist, ning kõnniteed ei pruugi olla jalgrattasõbralikult üles ehitatud (näitena toodi lambipostid keset kõnniteed, millest on keeruline mööda saada, kõnniteedel parkivad autod, või auklikud kõnniteed). Samuti ei ole kõnniteedel jalgrattaga sõitmine mugav, sest kitsast teed on vaja jagada jalakäijatega. Nende põhjuste tõttu ei ole jalgrattasõidul piisavalt külgetõmbejõudu, et inimesed seda laialdaselt kasutaksid. Pigem sõidavad rattaga n-ö „keskkonnaentusiastid“ või trennitegijad, kes takistusi trotsivad. Seetõttu ei saa mööda vaadata vajadusest luua korralikke jalgrattateid. Samuti peavad need olema loodud kohtadesse, kus inimesed liiklema peavad. Nagu intervjuudes öeldi, siis Pirita tee või Tartu maantee jalgrattateed on sobilikud küll vaba aja sõiduks, ent praktilisteks igapäevasõitudeks neid ei kasutata. Sellest lähtuvalt oleks vaja mõelda, kuidas ka näiteks kesklinn jalgrattasõbralikuks muuta.

Vaadates Tallinna jalgrattateede kaarti (2016) on näha, et jalgrattateid justkui oma kilometraazilt on arvukalt, kuid erinevate jalgrattateede vahele jäävad päris suured tühimikud. See tähendab, et jalgrattateedest ei ole tekkinud võrgustikku, mida mööda oleks võimalik ükskõik mis punktist ükskõik kuhu liikuda. Siinkohal rõhutaksin, et oluline ei ole rattateede summaarne kilometraaz, kuivõrd see, oleks loodud võrgustik sujuvaks rattaliiklusest ükskõik mis punktist järgmisesse. Autoga liigeldes me ju ei kujutaks ette, et iga teine tänav oleks tupiktänav, paraku jalgrattateede puhul see kipub piltlikult öeldes nii olema.

Muidugi on küsitav see, kas jalgrattateid peaks juurde looma olemasolevate autoteede arvelt (mis justkui võiks autoliiklust ebamugavaks muuta ja rattaliiklust edendada) või oleks vaja luua olemasolevate autoteede kõrvale uusi jalgrattateid, jättes samal ajal autoliiklusele samad võimalused alles. Usun, et rattaga liiklemise edendamine peab toimuma käsikäes autoliikluse tõrjumisega: inimesed peavad tajuma, kuidas ühe liikumisviisi kasutamine on teisest oluliselt ebamugavam. Praegu võib näha, et rattaga sõitmine on autoga sõitmisega võrreldes

ebamugav, kuid olukord peaks muutma vastupidiseks. Esimene võimalus selleks on jalgrattateede arendamine ja seda just inimeste jaoks vajalikesse kohtadesse.

Soome linnaplaneerija Timo Hämäläinen on oma soovitusena läinud nii kaugele, et pakkus välja idee Narva maantee poolte sõiduradade sulgemisest, et näha, kuidas see autoliiklusele mõjub (Tamm, 2017). Autoteede sulgemisest võiksid kasu saada jalgratturid, kellele tekiks uued laiad sõidurajad. Kui pool teest on kinni, tekitab see paratamatult ummikuid, aeglustab autoliiklust ning pikeneb kohalejõudmise aeg. See tekitab olukorra, kus õigel ajal tööle jõudmiseks muutuvad parimateks variantideks ühistransport või jalgratas. Samas kui pikemaks perioodiks ei soovita sõiduteid niimoodi kinni panna, tasub algust teha lühemate perioodidega: nt autovaba päeva raames võivad osad autoteed olla täiesti õigustatult suletud ning avatud hoopis kergliiklusele – jalgratturitele ning jalakäijatele. Üksikud katsetuspäevad võiksid olla heaks innustuseks ratas kasutama nendele, kes seda tavapäraselt ei tee.

Samuti pole vähemoluline näiteks üle-linnalise jalgrattalaenu süsteemi loomine. Nii saaksid jalgrattaga sõidust kasu lõigata ka need inimesed, kellel endil ei ole võimalust olnud jalgratast soetada. Samas peab selline süsteem hõlmama tõesti tervet linna, et ka näiteks Õismäel elaval inimesel oleks kodu lähedal jalgrattalaenus.

Teiseks viisiks autoga liiklemise tõrjumiseks on **parkimiskohtade puudus või parkimise kallidus**. Sellele saavad kaasa aidata tööandjad. Praegu pakuvad paljud tööandjad oma töötajatele parkimiskohti töökoha lähedal. Kui taoline parkimise võimalus ära kaob ning tööandjad parkimistasusid kinni ei maksa, on sellel potentsiaali edendada alternatiivsete liikumisviiside, sh jalgratta kasutamist. Näiteks võiks tööandjad garanteerida parkimiskoha vaid neile, kes elavad kaugemal kui 20 minuti rattasõidu kaugusel töökohast. Ühistranspordi puhul võiks see distants olla isegi pikem. Näiteks ravimifirma Roche, mille peakorter asub Baselis, ei paku parkimiskohta nendele, kes saavad tööle tulla vähema kui 40-minutilise ühistranspordisõiduga (Fenton, 2016: 150). Kui töötaja peaks leidma endale ise parkimiskoha ning maksma ise parkimistasu, võib see olla mõjukas autosõidu tõrjuja, sest parkimistasud Tallinnas ei ole odavad. Samuti kui tööandja ei garanteeri parkimiskohta töökoha juures, võib juhtuda, et kõige lähemal asuv parkla on töökohast ikkagi võrdlemisi kaugel. Ka see võib edendada muudel viisidel liikumist, millega saab töökoha juurde lähedale.

Kuid rahalisi toetusi ei pea tööandja tingimata ära kaotama. Parkimistasude kinnimaksmise asemel võiksid tööandjad mõelda hoopis jalgratta ostmise (osalisele) kompensatsioonile. Samuti töötajatele, kes pikkade distantide tõttu rattaga sõita ei saa või ei jõua, võiks tuntaval

määral hüvitada ühistranspordikulud (eelkõige just nende töötajate puhul, kes elavad linnapiirist väljas ning tasuta ühistranspordist kasu lõigata ei saa). Seeläbi innustavad organisatsioonid ise oma töötajaid keskkonnasäästlikult käituma.

Samas peab jalgrattaga sõitmise edendamiseks olema töökohas loodud võimalused jalgrattahoiuks. Olemas peavad olema parkimiseks vajalikud kinnituskohad või spetsiaalne rattaruum. Jalgrattaga sõitmise edendamise initsiatiiv võib tulla iga tööandja enda poolt, kuid efektiivsem oleks see juhul, kui taoline süsteem saaks toetust ka riiklikul tasandil. See annaks organisatsioonidele selge sõnumi, et riik soodustab keskkonnasäästlikke liikumisviise kasutamist. Samuti võiks seaduse tasandil otsustada, et töötajatele makstav rattatoetuse või ühistranspordikompensatsioon oleks maksuvaba. Niimoodi toetab riik ühelt poolt keskkonnasäästlike transpordiviiside kasutamist, ent kaudsemalt tehakse teene ka inimeste tervisele: igapäevane jalgrattasõit tähendab veidi sportlikumat ja liikuvamat elustiili. Aktiivne elustiil võib vähendada erinevaid vähesest liikumisest tulenevaid haigusi. Loomulikult jääksid alles erandid selliste juhtumite kohta, kus inimesel pole võimalik alternatiive kasutada (tervislikud probleemid, vaja teha päeva jooksul töösõite), ent laias laastus võiks taoline alternatiiv toetav seadusandlus inimeste tööle minemise ja tulemise praktikaid muuta.

On oluline, et muutused toimuksid korraga nii infrastruktuuri tasandil kui ka autode parkimise võimaluste vähendamise läbi. Jalgrattaga sõitmist võiks hakata edendama inimese enda tervisest lähtuva sõnumiga: igapäevaselt jalgrattaga tööle sõites saab inimene täis oma vajaliku päevase liikumishormi ja hoolitseb oma tervise eest. Samuti ei pea siis leidma aega spetsiaalselt trenni minemiseks, sest juba rattaga tööle sõitmine on aktiivse elustiili elamine. Sõnum oleks, et tervise eest hoolitsemine ei pea tähendama kallite spordiklubide liikmeks olemist, vaid tervislikku elustiili saab viljeleda ka igapäevategevuste kõrval.

Kolmas oluline tõukejõud rattaga sõitmise juures on see, **et jalgratta sõitmist peetakse tingimata spordiks**. Arvatakse, et pärast sõitu ei olda enam tööle minemiseks esindusliku välimusega: nahk on märg, tuul ajab juuksed segamini jm. Intervjueeritavate puhul märkasid seda, et välimuse probleeme tõid esile need, kes ise igapäevatoiminguid rattaga ei tee. Need, kes juba olid rattaga sõitmise oma igapäevategevuste hulka võtnud, muret ei kurnud. Arvan, et osaliselt võib hirmu tekitada lihtsalt kogemuse puudumine. Samas võiks rattaga sõitmise ja välimusega seotud hirmud maha võtta see, kui tööandjad pakuksid spetsiaalseid ruume, kus oleks tööle jõudes võimalik end korda teha: näiteks pesemisruum, riietusruum jm. Kui tööandjad pakuvad töötajatele mugavat võimalust end kiirelt korda sättida, võiks oma

tähtsuse kaotada välimusega seotud hirmud. Kindlasti mõned eesrindlikumad organisatsioonid selliseid võimalusi oma töötajatele juba pakuvad.

Teisalt tuleb mõista, et jalgrattasõit ei saa toimuda aastaringselt. On arusaadav, et külma või vihmase ilma korral on autoga sõitmise praktiliselt rohkem külgetõmbejõudu, sest inimene on soojas ja ei saa märjaks. Samas kui õnnestuks juba ainuüksi soojade ilmade puhul muuta jalgrattasõit külgetõmbavaks, oleks toimunud märkimisväärne võit. Siin tasub edasises uurimistöös mõelda, kuidas ka kehvade ilmade korral muuta ühistranspordiga sõitmine autoga sõitmisest atraktiivsemaks. Mõelda võib ka selle peale, kas alati ongi vaja tööd teha kontorist? Kui just ei ole kokku lepitud olulisi koosolekuid või muid toiminguid, võiks halva ilma korral töötajal lasta teha kaugtööd (see muidugi sõltub spetsiaalsest ametist, kõikide puhul pole see võimalik). Kaugtöö nõuaks tööandja ning töötaja vastastikust usaldust.

Eeltoodu põhjal leian, et Tallinnas suudaks jalgrattaga sõitmine funktsioneerida siduspraktikana tööle minemisel siis, kui selleks loodaks mugav infrastruktuur, kui tööandjad ja riik prioritseeriksid jalgrattasõitu autoga sõitmise ees ning kui tööandjad pakuksid töötajatele võimalust end pärast rattasõitu korda sättida. Seega tuleb ilmekalt välja siduspraktikate roll: selleks, et rattasõit saaks populaarseks liikumisviisiks, ei ole vaja veenda inimesi, vaid muutused toimuvad just organisatsioonide toimise praktikates, mis hakkavad soodustama jalgrattasõitu ning mõnes mõttes välistama autoga sõitmist.

Jalgrattaga sõitmise kui siduspraktika edendamisele aitaks kaasa ka see, kui juba noorest vanusest alates tekiks lastel harjumus jalgrattaga sõita. Koolides saaks muuta kohustuslikuks rattasõidutunnid, kus õpetatakse liikluseeskirja ning mille põhjal saaksid õpilased endale rattaload. Praegu osad koolid sellist jalgrattasõidu õpetust isegi pakuvad, kuid see ei ole minu teada saanud kohustuslikuks. Kui juba lapsest peale teatakse, kuidas õigesti rattaga liigelda, tekib suurema tõenäosusega rattaga sõitmise harjumus tulevikuks. Kuid mitte ainult noored ei ole need, kelles arendada jalgrattaga sõitmise praktika oskuste elementi, vaid kohased oleksid koolitused ja üritused ka täiskasvanutele, kus saaks oma nahal linnas rattaga sõitmist järele proovida. Samuti on vajalikud koolitused autojuhtidele, kus õpetataks jalgratturitega paremini arvestama (alustada võiks autokoolis käivate inimeste õpetamisest). Selleks aga oleks vaja suuremat sorti riiklikku rattaprogrammi, mis kõiki aspekte arvesse võtaks. Lisaks ei teeks paha analüüsida nende linnade kogemust, kus rattaga sõitmine on populaarne ja igapäevane ning suutnud juurduda siduspraktikana, nt Kopenhaagen või Amsterdam. Teiste linnade kogemuse pealt saab analüüsida, mis võimaldab rattasõidul seal siduspraktikana funktsioneerida ning kas sealt oleks võimalik midagi ka Tallinnale üle võtta.

Kokkuvõte

Magistritöö eesmärgiks oli uurida Tallinna ja Kansas City elanike igapäevaseid liikumispraktikaid ehk kuidas liiguvad kahe linna elanikud nende jaoks vajalikesse paikadesse. Selleks viisin läbi 13 semistruktureeritud intervjuud, millest kuus tegin Tallinna/Tartu elanikega ning seitse Kansas City elanikega. Vastajad kirjeldasid oma igapäeva, keskendudes eelkõige just vajadusele liikuda ühest punktist teise ning sellele, millistel viisidel nad seda teevad. Intervjuudest sain põhjaliku teadmise selle kohta, millistel liikumispraktikatel on suurem külgetõmbejõud kui teistel ning millal ja mis tingimustel suudavad liikumispraktikad olla siduspraktika rollis. Neid tulemusi analüüsisin kahe linna võrdluses.

Intervjuude analüüsil tuginesin sotsiaalsete praktikate teooriale, lähtudes eelkõige arusaamast, et inimeste tegemised ei tugine alati teadlikule ratsionaalsele kalkuleerimisele, vaid tegutsetakse harjumuse ja rutiini ajel (Reckwitz, 2002). See sai intervjuudes ka tõestust: liigeldakse selle transpordivahendiga, millega harjunud ollakse, mõtlemata, kas tegemist on kõige kiirema, odavama või keskkonnasäästlikuma liikumisviisiga. See vastandub individikesksele lähenemisele, mis eeldab, et inimesed teevad alati ratsionaalseid otsuseid ja valivad sellise teguviisi, millest nad kõige rohkem kasu saavad. Intervjuud aga näitasid vastupidist. Pigem ei soovita muutust oma senistes liikumispraktikates, sest muutmine nõuaks pingutust (nt bussiaegade otsimist, rattakummi täispumpamist) või tooks kaasa ebamugavuse (ootamine, ajakulu suurenemine jm). Mõlema linna intervjuueeritavate jaoks on normaalne liikumine selline, mis tagab iseseisvuse, aja kokkuhoiu ning vajaminevad mugavused. Küll aga ei kuulu keskkonnasäästlikult liiklemine enamike intervjuueeritavate normaalse liikumise tähenduselemendi alla.

Kõige paremini suudab normaalsuse kriteeriumitele vastata autoga sõitmise praktika, vaid Tallinnas on veidi rohkem elujõudu ka teistel liikumispraktikatel. Erinevused tulenevad peamiselt kahe linna ülesehituse ja infrastruktuuri erinevustest: Tallinn on väiksem ning distantid on lühemad, samuti on ajalooliselt olemas olnud ühistranspordiinfrastruktuur ning ka rattaga sõitmiseks ja kõndimiseks on võimalused loodud. Kansas City elanikud on aga juba harjunud sõitma autodega, osaliselt pikkade distantide tõttu (linn on väga laiali valgunud) ning teisalt ka seetõttu, et autoga sõitmist infrastruktuuri arendamisel prioritseeritakse (pole loodud kogu linna ja selle äärealasid katvat ühistranspordi-, ratta- ja kõnniteedevõrgustikku, kuid on mugav infrastruktuur autoliiklusele).

Käesolevas magistritöös sai kinnitust väide, et liikumist võib käsitleda siduspraktikana (Shove jt, 2015). Just väga pajud teised igapäevategevused on need, mis inimeste liikumisi tingivad ning liikumine on see, mis aitab teisi argipraktikaid ellu viia. Seetõttu on inimeste liikumisharjumuste muutmiseks vajalikud muutused ka teistes argitegevustes. Selle magistritöö üks originaalsetest panustest oli detailselt uurida erinevate liikumisviiside võimekust olla siduspraktika rollis ning millised erinevused selles osas kahes linnas valitsevad. Uurisin täpselt, kuhu peavad kahe linna elanikud liikuma (mis nende liikumisi tingivad) ning millised liikumisviisid suudavad neid kõige edukamalt nendesse paikadesse viia ja miks. Analüüsist selgus, et Kansas Citys suudab siduspraktikana funktsioneerida vaid autoga sõitmise praktika, kuid Tallinnas on siduspraktikate ring laiem. Vastavalt situatsioonile võib Tallinnas autoga sõitmine oma sidustamisvõimekuse ka kaotada, näiteks kui distantsid on lühikesed, kui on kesklinna minek või kui ühistranspordiga/rattaga minemine on kiirem. Kui Kansas Citys oli autoga sõitmise praktilal sidustamisvõimekus ka paljude lastega seotud tegevuste puhul (laste viimine nende jaoks vajalikesse kohtadesse), siis Tallinnas esines sedasorti sidustamist vähem – lapsed liikusid rohkem iseseisvalt.

Siinne uurimistöö aitas mõista, kui paljude teiste igapäevaste tegevuste ning arusaamade, normide ja harjumustega liikumisvalikud seotud on. Sellest lähtuvalt võib väita, et indiviidide liikumispraktikate säästvamaks muutmiseks ei piisa üksikute indiviidide enda veenmisest, vaid vajalikud on muutused ühiskonnas, mõtteviisides, poliitilisel tasandil, normides jne. Liikumispaktikate muutmiseks võib alustada isegi teiste praktikate muutmisest, mis inimeste liikumisi tingivad. Näiteks võib kaaluda kodust töötamise praktika laialdasemat kasutuselevõttu või luua autoga tööle sõitvatele inimestele ebasoodne keskkond parkimiseks, mõjutades seeläbi neid alternatiivseid liikumisviise kasutama.

Summary

Everyday mobility practices of the residents of Tallinn and Kansas City

The purpose of this research paper was to investigate the everyday mobility practices of the residents of two cities – Tallinn and Kansas City. The focus was on everyday routine travel: how the residents go to the places they need to every day, for example work, school, supermarkets, visiting family etc. The empirical analysis consists of 13 semi-structured interviews, 6 of them conducted with residents of Tallinn/Tartu and 7 with residents of Kansas City. The respondents described their everyday life, focusing on their need to commute in the city and the transportation options they are using. The interviews gave a thorough understanding of which mobility practices attract people more and how these mobility practices are connected to other everyday practices, such as working, grocery shopping, errands etc.

The analysis of the results was largely based on the theory of social practices. According to the practice theory, practitioners act in a routine and in a semi-automatic way, and do not always make the most rational choices in their travel behaviour (Reckwitz, 2002). This was also proven in the interviews: people tend to use the transportation they are used to and not think about whether it's the fastest, cheapest or the most environmental-friendly way of commuting. This directly contradicts the individualistic approach which says that people usually act in a way that maximises their utility. The interviews showed the opposite. People do not want changes in their mobility practices, because change would require effort (for example finding out the public transportation timetables, pumping the bicycle tyres) or would be uncomfortable (having to wait, wasting more time etc). In this research paper I analysed what kind of characteristics and qualities normal mobility practices must have for the interviewees. I found out that normal mobility has to secure their independence, save their time and provide all kinds of comforts/conveniences. Unfortunately sustainable mobility is not considered normal: it requires effort to commute in sustainable ways.

Out of all the different mobility practices, driving is the one that can fit the normality criteria the best. Only in Tallinn other mobility practices also have some sort of attraction. These variations stem from differences of the city land use and infrastructure in the two cities. Tallinn is a little bit smaller and the distances between destinations are shorter. Historically, a reliable public transportation system, as well as bicycle roads and sidewalks have existed. The residents of Kansas City, on the other hand, are used to driving with a car, partly because of

the vast distances (Kansas City is very spread out) but also because the infrastructure for driving is prioritized. There is no reliable public transportation system, especially in the suburbs of Kansas City, and there are fewer possibilities to safely walk or to cycle.

In this research paper I confirm the idea that everyday mobility can be considered as a connective practice between other everyday practices (Shove et al, 2015). These everyday activities are the ones that create the need for people to drive their cars or ride a bus. Mobility practices help people to get to where they need to go. If we wanted to change people's mobility practices, we should probably start changing the practices that create the need to move in the first place. One of the original contribution of this master's thesis was investigating in detail the ability of different mobility practices to function as connective practices. I analysed where the interviewees needed to go, how they got there and why did they choose that certain transportation option. The analysis showed that driving can function as a connective practice in Kansas City, while in Tallinn other mobility practices can also connect other everyday doings. Depending on the situation, driving could lose its connective characteristics, for example when the distances are very short, when people need to go to the city center and want to avoid parking problems, or when going with public transportation or bicycle would be remarkably faster. In Kansas City, driving also connected a lot of activities related to children (for example parents needed to drive their children to school or after school activities), but in Tallinn children tended to be more independent in their travels.

This research paper helped to understand how many other everyday activities, beliefs, norms and habits are connected to everyday mobility practices. Based on that we can argue that in order to change mobility practices to be more sustainable, it is not enough to persuade each individual person. Bigger changes are needed in the society, politics, norms and mindsets of people. To change the mobility practices we should even think about changing other practices around it, for example considering working from home as a normal way to do your job. It is also possible to create unpleasant environment for parking around the offices, so that people would want to start using alternative transportation options instead of a car.

Kasutatud allikad

Aditjandra, P. T., Mulley, C., & Nelson, J. D. (2013). *The influence of neighbourhood design on travel behaviour: Empirical evidence from North East England*. Transport Policy, vol 26, 54–65

Ahas, R., Aasa, A., Silm, S., Tiru, M. (2010). *Daily rhythms of suburban commuters' movements in the Tallinn metropolitan area: Case study with mobile positioning data*. Transportation Research Part C, vol 18, 45–54

Aro, R. (2016). *Normality against Sustainability – Mobility practices of well-to-do households*, Environmental Policy and Governance, vol 26, 116–128

Banister, D. (2007). *Land use, planning and infrastructure issues in transport, commissioned paper for the shadow committee on climate change*. Transport Studies Unit

Barnham, C. (2015). *Quantitative and qualitative research*. International Journal of Market Research, vol 57, n. 6, 837–854

Bicycle Network Demand Analysis. Prepared for the City of Kansas City, Missouri (2016). BikeWalk KC kodulehekülg. Kasutatud 22.04.2017 <http://bikewalkkc.org/wp-content/uploads/2016/11/KCMO-Bicycle-Network-Demand-Analysis-BikeWalkKC-Nov2016.pdf>

BikeWalk KC kodulehekülg (2017). Kasutatud 22.04.2017 <http://bikewalkkc.org/advocacy/>

GasBuddy KC kodulehekülg (2017). Kasutatud 02.05.2017 <http://www.kcgasprices.com/>

Cronkleton, R. (2016). Kansas City area's commutes are among the quickest in the nation. *The Kansas City Star*, 25. jaanuar. Kasutatud 22.04.2017, <http://www.kansascity.com/news/politics-government/article56498968.html>

Daymon, C., Holloway, I. (2002). *Qualitative Research Methods in Public Relations and Marketing Communications*. London: Routledge.

Geels, F. W. (2005). *The Dynamics of Transitions in Socio-technical Systems: A Multi-level Analysis of the Transition Pathway from Horse-drawn Carriages to Automobiles*, Technology Analysis & Strategic Management, vol 17, n. 4, 445–476

Greenhouse Gas Emissions. Sources of Greenhouse Gas Emissions (2017). United States Environmental Protection Agency kodulehekülg. Kasutatud 21.04.2017, <https://www.epa.gov/ghgemissions/sources-greenhouse-gas-emissions>

Facts and Figures, Kansas City, Kansas (2017). Kasutatud 22.04.2017
https://www.wycokck.org/InternetDept.aspx?id=16428&menu_id=1358&banner=15284

Fenton, P. (2016). *Sustainable mobility as Swiss cheese: Exploring influences on urban transport strategy in Basel*. Natural Resources Forum. A United Nations Sustainable Development Journal, vol 40, n.4, 143–155

Harro-Loit, H., Vihalemm, T. (2017). Personaalse ja sotsiaalse aja kiirenemine ja tihenemine. P. Vihalemm, M. Lauristin, V. Kalmus, T. Vihalemm (toim), *Eesti ühiskond kiirenevas ajas. Uuringu „Mina. Maailm. Meedia“ 2002-2014 tulemused* (lk 411–421). Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus

Infrastructure, Kansas City Advantages (2017). Economic Development Corporation koduleht. Kasutatud 22.04.2017 <http://www.edckc.com/kansas-city/infrastructure/>

Jakobson, M-L. (2017). Riigiasutuste kolimise asemel kaugtöö? *ERR*, 7. aprill. Kasutatud 24.04.2017 <http://www.err.ee/588688/mari-liis-jakobson-riigiasutuste-kolimise-ase- mel-kaugtoo>

Jalgrattateede kaart (2016). Tallinna kodulehekül. Kasutatud 21.04.2017. <http://www.tallinn.ee/est/Tallinna-jalgrattateed-2016>

Jalgrattateed ja rattaparklad Tallinnas (2017). Tallinna kodulehekül. Kasutatud 21.04.2017. <http://www.tallinn.ee/est/Jalgratas>

Jõesaar, T. (2013). Tasuta ühistransport kasvatas sõitjate hulka ainult 1,2%. *Eesti Päevaleht*, 19. august. Kasutatud 20.05.2017 <http://epl.delfi.ee/news/eesti/tasuta-uhistransport-kasvatas-soitjate-hulka-ainult-1-2?id=66605137>

Jüssi, M. (2015). *Tallinna liikumisviiside uuring. Uuringu taust ja lähteülesande aruteluversioon Tallinna Transpordiametile*. SA Säästva Eesti Instituut

Jüssi, M., Poltimäe, H. (ilmumas). Factors affecting travel mode choice in Tallinn. R. Bali Swain (toim). *Environmental Challenges in the Baltic Region. A perspective from Economics*. Palgrave Macmillan

Kahu, O. (2016). Lähiaastate suurim tee-ehitusprojekt on Tallinna-Tartu maantee Mäoni neljarajaliseks ehitamine. *ERR*, 6. oktoober. Kasutatud 24.04.2017 <http://www.err.ee/575082/lahiaastate-suurim-tee-ehitusprojekt-on-tallinna-tartu-maantee-maoni-neljarajaliseks-ehitamine>

Kook, K. (2016). Suured autotootjad panevad iseseisvate autode gaasi põhja: viie aasta pärast olgu teedel. *Geenius*, 19. august. Kasutatud 20.05.2017 <https://geenius.ee/rubriik/ole-homseks-valmis/suured-autotootjad-panevad-iseisvate-autode-gaasi-pohja-viie-aasta-parast-olgu-teedel/>

Kansas City Streetcar (2017). Visit Kansas City kodulehekül. Kasutatud 22.04.2017 <https://www.visitkc.com/visitors/getting-around/kansas-city-streetcar>

Klaassen, M. (2017). Toidukaupade tellimine kulleriga on aastaga enam kui kahekordistunud. *ERR*, 26. aprill. Kasutatud 30.04.2017 <http://www.err.ee/592275/toidukaupade-tellimine-kulleriga-on-aastaga-enam-kui-kahekordistunud>

Liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seadus (2015). Riigi Teataja. Kasutatud 21.04.2017 <https://www.riigiteataja.ee/akt/128022015001>

Liikumisviiside uuring elektrisõidukite lühirendi ja säästva transpordi kasutamise arendamiseks Tallinnas (2015). Kasutatud 02.04.2017 www.seit.ee/file_dl.php?file_id=473

Maat, K., Van Wee, B., & Stead, D. (2005). *Land use and travel behaviour: expected effects from the perspective of utility theory and activity-based theories*. Environment and Planning B: Planning and Design, vol 32, n.1, 33–46

Metspalu, P. (2005). *Uuselamuehitus ja planeerimispraktika areng Harjumaa näitel*. Tartu ülikool, geograafia instituut.

Miller, J. (2015). *Ditching City Hall: A Kansas City Development Story*. Show-Me Institute kodulehekül. Kasutatud 22.04.2017 <http://showmeinstitute.org/blog/local-government/ditching-city-hall-kansas-city-development-story>

Miller, J. (2016). *Kansas City Prioritizes Transport Few Use*. Show-Me Institute kodulehekül. Kasutatud 22.04.2017 <http://showmeinstitute.org/blog/transportation/kansas-city-prioritizes-transportation-few-use>

Muñiz, I., & Galindo, A. (2005). *Urban form and the ecological footprint of commuting. The case of Barcelona*. Ecological Economics, vol 55, n.4, 499–514

Mäe, R., Antov, D., Antso, I. (2013). *Jobs created out of Tallinn have not reduced commuting*. The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering, vol 8, n. 1, 58–65

Peer Transit Analysis (2014). Mid-America Regional Council kodulehekül. Kasutatud 22.04.2017 http://marc.org/Transportation/Special-Projects/pdf/PeerTransitReport_FIN.aspx

- Poltimäe, H. (2014). *The distributional and behavioural effects of Estonian environmental taxes*. Doktoritöö. Tartu ülikool, majandusteaduskond.
- Poom, A., Ahas, R., Orru, K. (2014). *The impact of residential location and settlement hierarchy on ecological footprint*, Environment and Planning, vol 46, 2369–2384
- Poom, A. (2017). *Spatial aspects of the environmental load of consumption and mobility*. Doktoritöö. Tartu ülikool, geograafia osakond, ökoloogia ja maateaduste instituut.
- Population Demographics for Kansas City, Kansas in 2016 and 2017* (2017a). Suburban Stats kodulehekül. Kasutatud 22.04.2017 <https://suburbanstats.org/population/kansas/how-many-people-live-in-kansas-city>
- Population Demographics for Kansas City, Missouri in 2016 and 2017*. (2017b). Suburban Stats kodulehekül. Kasutatud 22.04.2017 <https://suburbanstats.org/population/missouri/how-many-people-live-in-kansas-city>
- Pukk, P. (2015). Eestis käib autoga tööl iga teine hõivatu. *Statistikablogi*, 17. september. Kasutatud 25.04.2017 <https://statistikaamet.wordpress.com/2015/09/17/eestis-kaib-autoga-tool-iga-teine-hoivatu/>
- Reckwitz, A. (2002). *Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing*, European Journal of Social Theory, vol 5, 243–263
- Road Transport: reducing CO2 emissions from vehicles* (2017). Euroopa Komisjoni kodulehekül. Kasutatud 21.04.2017 https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles_en
- Rosa, H. (2003). *Social Acceleration: Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-Speed Society*. Constellations, vol 10, n. 1, 3–33
- Seppel, A., Reisenbuk, K. (2017). Kaart: maanteeamet alustab sel aastal esimeste 2+1 maantee rajamisega. *Postimees*, 28. märts. Kasutatud 24.04.2017 <http://www.postimees.ee/4060845/kaart-maanteeamet-alustab-sel-aastal-esimeste-2-1-maantee-rajamisega>
- Schatzki, T.R. (1996). *Social practices: A Wittgensteinian approach to human activity and the social*. Cambridge, England: Cambridge University Press
- Shove, E. (2010). *Beyond the ABC: climate change policy and theories of social change*, Environment and Planning A, vol 42, 1273–1285

Shove, E., Pantzar, M., Watson, M. (2012). *The Dynamics of Social Practice. Everyday Life and How it Changes*. London: Sage

Shove, E., Watson, M., Spurling, N. (2015). *Conceptualizing connections: Energy demand, infrastructures and social practices*, European Journal of Social Theory, vol 18, n. 3, 274–287

Simson, K. (2017). Laename ennast kriisist välja. *Äripäev*, 21. aprill. Kasutatud 24.04.2017 <http://www.aripaev.ee/arvamused/2017/04/21/kadri-simson-laename-ennast-kriisist-valja>

Spurling, N., McMeekin, A. (2015). Interventions in practices. Sustainable mobility policies in England. Y. Strengers, C. Maller (toim). *Social Practices, Intervention and Sustainability. Beyond behavior change* (78-94). New York: Routledge

Spurling, N., McMeekin, A., Shove, E., Southerton, D., Welch, D. (2013). *Interventions in practice: Re-framing policy approaches to consumer behaviour*. Sustainable Practices Research Group. Kasutatud 24.03.2017 <http://www.sprg.ac.uk/uploads/sprg-report-sept-2013.pdf>

Starship Technologies kodulehekül (2017). Kasutatud 30.04.2017 <https://www.starship.xyz/for-businesses/>

Tallinna elanike arv (2017). Tallinna kodulehekül. Kasutatud 21.04.2017 <http://www.tallinn.ee/est/Tallinna-elanike-arv>

Tallinna liikumiskeskonna arengustrateegia 2007-2035. Tallinna kodulehekül. Kasutatud 20.05.2017 <https://www.tallinn.ee/est/g3898s32463>

Tallinna linna kohalike sõiduteede pinnad ja pikkused (2017). Tallinna kodulehekül. Kasutatud 21.04.2017 http://www.tallinn.ee/KK_Lisa1.pdf

Tallinna linna kohalike kõnniteede pinnad ja pikkused (2017). Tallinna kodulehekül. Kasutatud 21.04.2017 http://www.tallinn.ee/KK_Lisa2.pdf

Tallinna ühistranspordi kaart (2017). Kasutatud 21.04.2017 <https://gis.ee/tallinn/>

Tamm, M. (2017). Soome linnaplaneerija: Tallinn on autode linn. Pange suveks Narva maantee üks pool kinni. *Eesti Päevaleht*, 3. mai. Kasutatud 20.05.2017 <http://m.epl.delfi.ee/article.php?id=78083186>

Tasuline parkimine (2017). Tallinna kodulehekül. Kasutatud 21.04.2017 http://www.tallinn.ee/est/Tasuline-parkimine#marksona_13783

Tasuta ühistransport (2017). Tallinna kodulehekül. Kasutatud 21.04.2017
<http://www.tallinn.ee/est/pilet/>

Thøgersen, J., Møller, B. (2008). *Breaking car use habits: The effectiveness of a free one-month travelcard*. Transportation, vol 35, 329–345

Urry, J. (2004). *The system of automobility*. Theory, Culture & Society, vol 21, n. 4/5, 25–39

Vaata, millise hinnaga müüakse kütust Eestis, Lätis ja Leedus. (2017). *kasulik.delfi.ee*, 1. mai. Kasutatud 02.05.2017 <http://kasulik.delfi.ee/news/uudised/fotod-vaata-millise-hinnaga-muuakse-kutust-eestis-latis-ja-leedus?id=78080818>

Vihalemm, T., Keller, M., Kiisel M. (2015). *From Intervention to Social Change. A Guide to Reshaping Everyday Practices*. England: Ashgate Publishing Limited

Watson, M. (2012). *How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system*, Journal of Transport Geography, vol 24, 488–496

Lisad

Lisa 1. Intervjuu kava

Tere! Kuidas sinu tänane päev möödunud on?

Tahaksin sinuga täna rääkida sinu autoga sõitmise harjumustest ja autoga sõitmise vajadustest. Samuti puudutame põgusalt alternatiivsete liikumisviiside ja keskkonnasäästmisega seonduvaid teemasid. Oleksin väga tänulik, kui oleksid nõus sellel teemal arvamust avaldama. Palun sul silmas pidada, et ühelegi küsimusele ei ole õigeid ega valesid vastuseid, tähtis on sinu enda arvamus ja soovin, et sa kirjeldaksidki just oma igapäevaelu kogemusi. Uurimuse tulemusi kasutan oma magistritöö raames. Sinu anonüümsus on tagatud, nimesid magistritöös ei avaldata.

Taustainfo intervjuueeritavast ja tema sõitudest

Alustan intervjuud mõne detailiküsimustega ning siis liigume edasi küsimusteni sinu igapäevaste sõitude teemal.

1. Kui kaua oled juba juhilubade omanik olnud?
2. Kas sul on olemas isiklik auto? *(Kui vastab ei, siis küsida, kas nt pere peale üks auto)*
 - a. Kas sul on kogu juhilubade olemasolu ajal auto kasutamise võimalus olnud?
 - b. Mis auto sul praegu on? Millal selle ostsid?
 - c. Kas teistel pereliikmetel, kellega koos elad, on ka isiklik auto?
3. Kirjelda üht enda tavalist argipäeva – kuhu ja miks ja kuidas sa liigud. Alusta hommikust kuni õhtuni välja. *(Täpsustavate küsimuste vajadus selgub intervjuu käigus. Võib küsida näiteks, kui kaugel asub töökoht kodust või kas lisaks tööle on veel muid regulaarseid nädalasiseseid tegevusi.)*
 - a. Kui kaugel on need kohad üksteisest, kuhu sa minema pead?
 - b. Mitu kilomeetrit keskmiselt ühes päevas sõidad?
4. Kas on mingeid tegevusi, mida sa just igapäevaselt ei tee, mis ei kuulu nõ „tavalise argipäeva“ alla, kuid siiski mingid sõidud, mida sa regulaarselt pead tegema, kasvõi nt kord nädalas? Kuidas nendesse lähed?
5. Palun proovi jagada oma autosõidud teatud kategooriatesse, ka need, mis ei ole igapäevased. Milliste eesmärkidega või mis sorti sõite sul ette tuleb?
 - a. Milliseid nendest sõitudest pead pigem rutiinseteks ja milliseid erakorralisteks?
6. Kirjelda kui oluline on sinu jaoks isikliku auto olemasolu?
 - a. Kas sinu hinnangul on auto sinu jaoks hädavajalik igapäevane liiklusvahend? Miks?
7. Kas kujutaksid ette oma elu ilma autota?
 - a. Millised tegevused jääksid sul tegemata, kui sa ei saaks igapäevaselt autoga sõita?

Alternatiivsed liikumisviisid

1. Kas oled mõnikord avastanud end kaalumas, et võiksid mõne distantssi läbida ilma autota? Et võiks minna sinna või tänna täna hoopis bussiga või rattaga?

- a. Millistes situatsioonides selline kaalutlemisvõimalus / mõte on tekkinud? Kust kuhu liikumiseks? Millistes argisituatsioonides tekib realselt võimalus minna jala või rattaga?
 - b. Kuidas see kaalumine välja nägi? Mis argumendid tekkisid ühe või teise liikumisviisi kasuks?
2. Kas kõikide sinu igapäevaste sõitmiste jaoks (eelkõige siis tööga seonduv) oleks võimalik kasutada ka teisi liikumisviise peale auto?
 - a. Millised?
 - b. Miks sa neid alternatiivseid transpordiviise hetkel igapäevaselt ei kasuta? Miks oled otsustanud auto kasuks?
3. Millistes olukordades ja kui tihti sa üldse kasutad alternatiivseid liikumisviise?
 - a. Milliseid (ratas, jala, ühistransport, Uber, takso, sõidujagamine)?
 - b. Mis tingimused peavad selleks olema täidetud, et sa saaksid mõnd alternatiivset liikumisvõimalust kasutada? (*nt oled üksi, pole asju, distants on lühike vms*)
 - c. Kust kuhu sa siis liigud?
 - d. Kui tihti seda ette tuleb?
 - e. Millised muljed on Tallinna ühistranspordist? Jalgrattateedest? Jalakäimise võimalustest? Mis takistab neid variante igapäevaselt kasutamast?
4. Kas sul on perekeskis või tuttavatega suheldes ette tulnud olukordi, kus arutate erinevate transpordiviiside plusse ja miinuseid? Näiteks arutelusid, kus olete pannud kaalukaasile erinevad argumendid, miks minna ühe või teise liiklusvahendiga soovitud punkti? Nt miks minna auto või bussiga?
 - a. Mismoodi see arutelu välja nägi?
5. Millised eelised on sinu jaoks autosõidul teiste liikumisvõimaluste ees? Miks need eelised on sinu jaoks olulised?
6. Kui mõnikord peate sõitma linnast välja, näiteks puhkusele, kuidas seda enamasti teete? Kuidas sihtkohta kohale jõuate?
 - a. Miks auto? Miks rong? Miks buss?
 - b. Kirjelda oma muljeid, kogemusi Eesti-sisese ühistranspordist.

Keskkonnatemaatika

1. Palun meenuta viimast korda, kui auto ostsid. Millised auto omadused olid sinu jaoks olulised, mis pidid uuel autol kindlasti olema?
 - a. Miks need tunnused mängisid olulist rolli?
 - b. Kui oluline oli hind? Auto prestiiž?
2. Kui sa peaksid praegu uut autot ostma, milliseid auto omadusi siis kaaluksid olulistena?
3. Kui palju tuli mõtetesse keskkonnasäästuga seonduvad teemad, kui autot ostsite? Kas keskkonnasäästlikkuse faktor on auto ostul oluline või pigem mängivad rolli muud aspektid?
4. Kas kasutad autoga sõites teadlikult mõningaid keskkonnasäästlikke võtteid? Milliseid?
 - a. Miks? Kas säästlik sõitmine võrdub sinu jaoks ka raha säästmisega? (*nt bensiini kulub vähem*)

5. Kas sinu argipäevased autosõidud mööduvad tavaliselt üksinda (või perega) sõites või on sinu autos ka teisi inimesi?
 - a. Kui teisi, siis kes need on? Kust ja kuhu te sel juhul sõidate?
6. Nüüd loominguline küsimus. Palun kujuta ette hüpoteetilist maailma, kus sa ei peaks üldse autot kasutama. Maailma, kus sa saaksid bensiini või diisliga sõitvast autost loobuda ning kasutada muid liikumisviise-vahendeid oma igapäevastes toimingutes. Võid siin visioneerida laiemalt.
 - a. Millised tingimused peaksid olema täidetud, et kasutaksid igapäevaselt ühistransporti või muid alternatiivseid liikumisvõimalusi peale auto?
 - b. Mis peaks muutuma sinu elus ja toimingutes? Mis peaks muutuma ümbritsevas elukeskkonnas?
 - c. Millised tingimused peaksid olema täidetud, et saaksid igapäevaselt jala käia?

Sellega olengi lõpetanud. Suur aitäh sulle vastamise eest. Kui mul jäi midagi küsimata ning sa sooviksid midagi lisada, võid seda praegu julgelt teha.

Lõpetuseks ma küsin veel mõned küsimused statistika tarbeks.

1. Sinu vanus?
2. Mis linnaosas elate?
3. Kui mitu inimest elab teie peres või teiega ühes korteris?
4. Kui palju autosid teil pere peale on?

Aitäh, sellega ongi kõik küsimused kaetud. Veelkord tänan, et leidsite oma päevast aega nendele küsimustele vastata.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Kaija Pook (sünnikuupäev: 13.02.1992)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Tallinna ja Kansas City elanike igapäevased liikumispraktikad“, mille juhendaja on Margit Keller,

1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus 31.05.2017